THE ART EXHIBITION CATALOGUES OF THE MUSEE DES ARTS DECORATIFS

Published on microfiche by:

Chadwyck-Healey Ltd
20 Newmarket Road
Cambridge CB5 8DT
England

Somerset House
417 Maitland Avenue
Teaneck, NJ 07666
USA

Date of production of masters: 1978

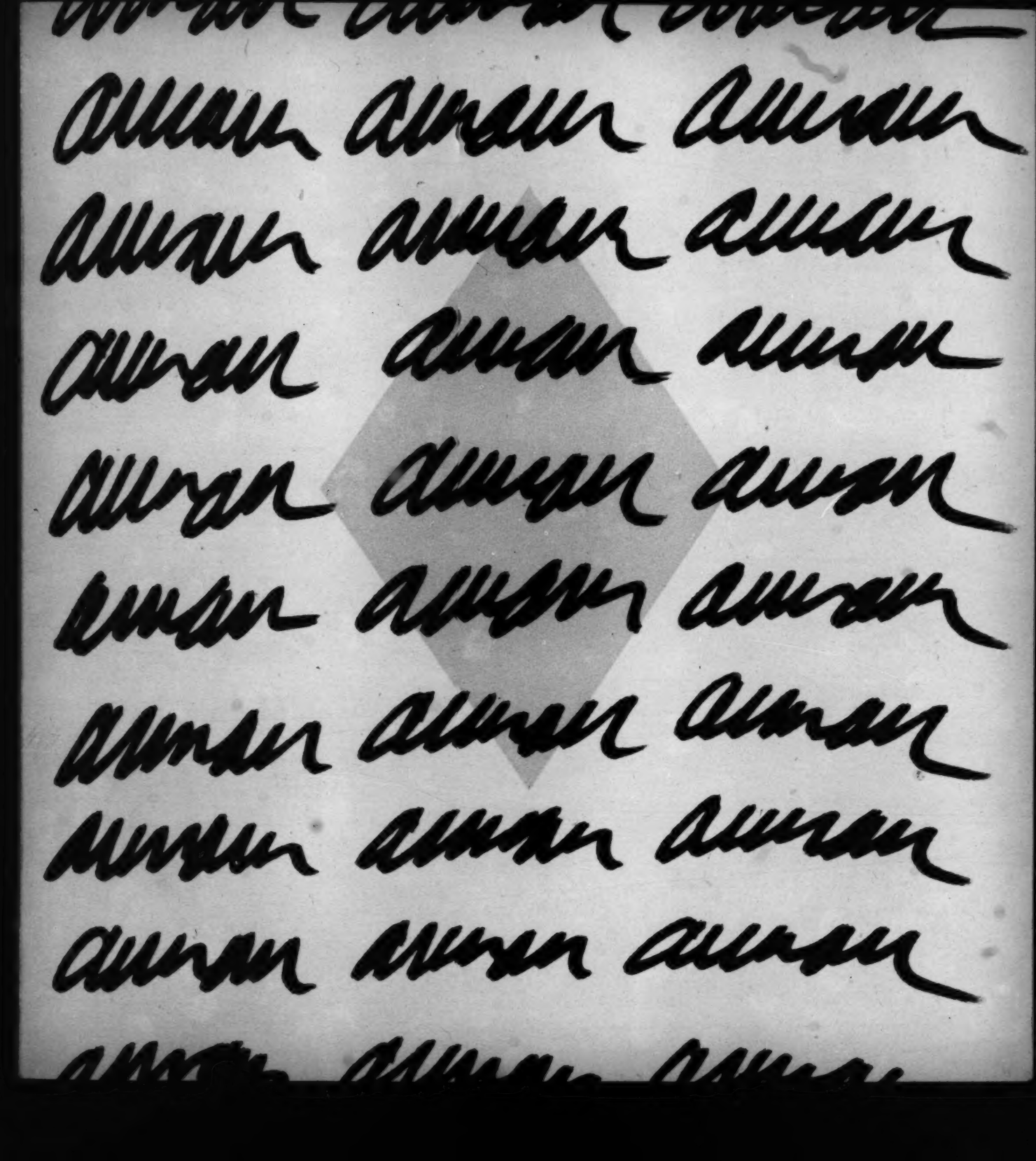
Series: The purpose of this series is to make available those catalogues that have lasting interest through their text or their illustrations. Catalogues and cumulations of titles in the series are available from the publishers.

Serial numbers: Each title is identified by a three-part serial number. The first part of the serial number designates the sales list in which the title was first announced. The second part indicates the agent of publication i.e. the museum, gallery or organisation that was responsible for the publication of the catalogue. The third part of the serial number is the number allotted to that title.

Copyright, microfiche edition: Musée des Arts Decoratifs, Paris and Chadwyck-Healey Ltd.

Technical data

Producing laboratory: Chadwyck-Healey Ltd.



ARMAN

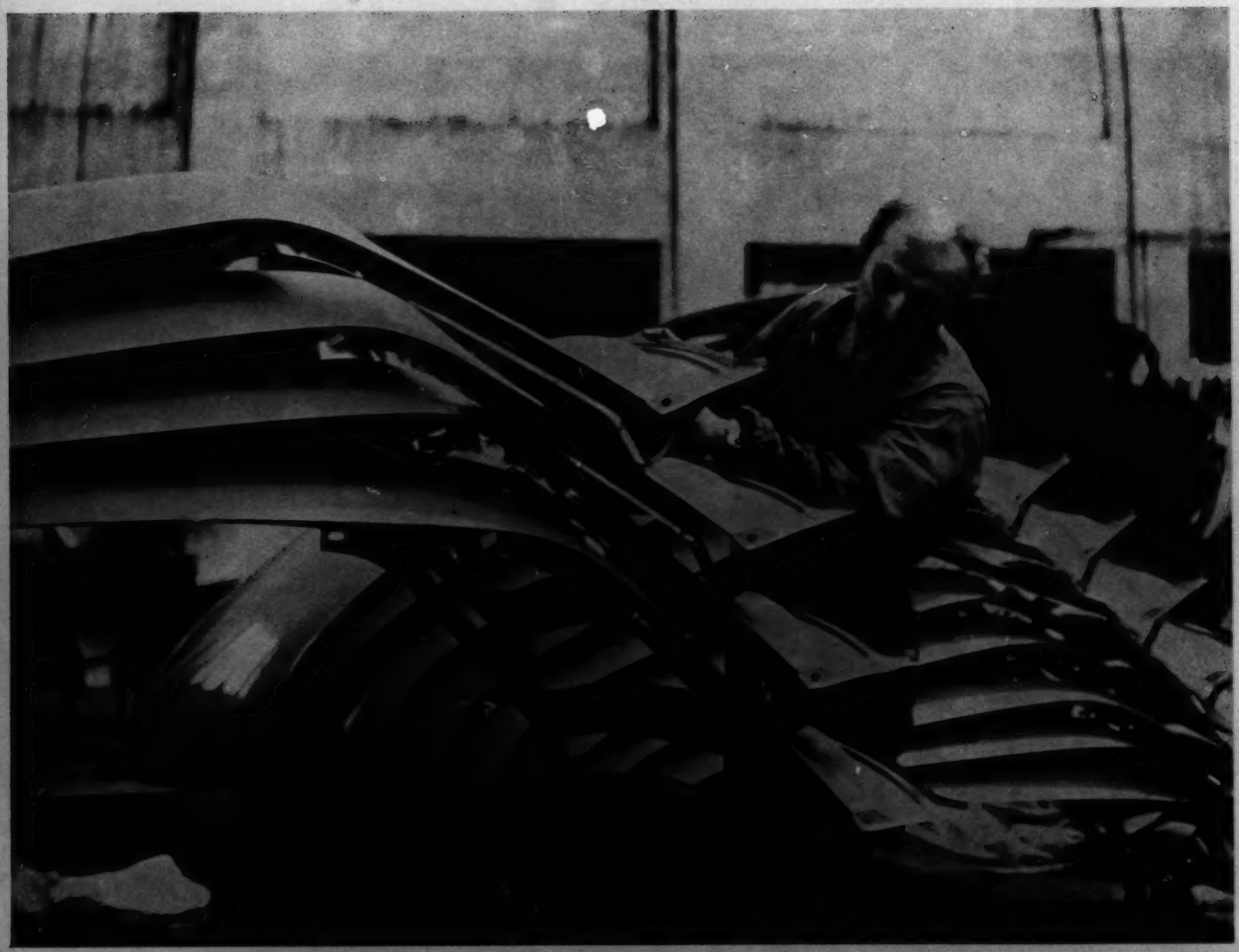
accumulations Renault

Union Centrale des Arts Décoratifs 107 rue de Rivoli Paris

Cette exposition a été réalisée à la suite de la collaboration d'Arman et de la Régie Renault au cours des années 1967, 1968 et 1969. Elle comprend une soixantaine d'œuvres exécutées avec des matériaux et des pièces de série mises à la disposition de l'artiste par la Régie Renault. Trente-trois de celles-ci furent exposées en mars-avril par le Stedelijk Museum d'Amsterdam.

Nous remercions la Galerie Ileana Sonnabend qui nous a aidé à faire ce catalogue et les prêteurs qui ont bien voulu mettre à notre disposition leurs œuvres.

Les textes sont extraits d'entretiens enregistrés d'Arman avec Claude-Louis Renard à qui l'on doit l'initiative de cette expérience « art et industrie » et dont l'amical concours nous fut précieux.



Que nous soyons entrés dans l'âge industriel est un truisme et un autre que l'art y doit avoir sa place. Mais laquelle? de témoin, d'agent? doit-il inspirer, prévenir, condamner? Ou bien l'art n'est qu'une expression factice, d'un autrefois révolu, indifférente au monde actuel que l'on tolère par convenance — ou bien un divertissement de circonstances. Il est vrai par ailleurs que la création industrielle est parvenue à un tel degré nécessaire de perfection technique qu'elle pourrait être suffisante. Ce serait une autre illusion. La machine est séduisante, mais l'homme seul est intelligent. Le plus extraordinaire des ordinateurs ne le contredira pas. Sûrs de cette conviction, des artistes dans le monde entier sont préoccupés de rester au cœur même de cette aventure nouvelle. Et non en esprit de revanche ou de suspicion mais de participation. Aux États-Unis, l'Association Experiments in Art and Technology offre cette voie nouvelle pour encourager la création en commun des artistes et des techniciens. Arman avec les nouveaux réalistes, depuis plus d'une décade, avait réalisé l'intérêt intrinsèque de l'objet industriel dégagé de sa valeur utilitaire pour en magnifier la merveilleuse banalité et le contenu esthétique. Comme pour Duchamp, c'était pour eux un problème fondamental de choix, le choix étant un acte en soi, mais d'individuel il devient, avec Arman, un ready-made collectif, un geste industriel.

C'est alors qu'il atteint son véritable impact.

Mais l'artiste seul, réduit à ses seuls moyens, n'est qu'une manière d'archéologue quand il joue avec les ferrailles, les résidus. Il ambitionne des matériaux vrais, neufs, efficaces, qu'il puisse manipuler, juxtaposer, détruire aussi pour les mieux construire à son idée. Il lui en faut beaucoup car c'est la quantité aussi qui transcende et exaspère l'objet. Multiplié, rejeté, l'objet devient le sujet immense, obsédant, de la nouvelle réalité industrielle.

Que l'industrie offre cette possibilité et l'artiste enfin peut réaliser sa vocation. De la rencontre

entre Arman et la Régie Renault naît l'œuvre importante que nous présentons, mais les prémices aussi d'une aventure qui concerne par-delà Arman tous les artistes et peut-être même dans l'avenir leur propre condition.

Le problème n'est pas seulement de circonstance. Il convient en effet de considérer en quels termes se posent les rapports qui doivent désormais s'établir entre l'art et l'industrie du fait de l'apparition d'une génération d'artistes dont la perception du monde contemporain implique une attitude fondamentalement originale à l'égard du monde industriel. Claude-Louis Renard l'a maintes fois analysée et défendue et ce sont ses propres termes que je reprends à mon compte pour préciser la situation nouvelle.

Les artistes sont fascinés par ce monde industriel qui se superpose au milieu "naturel" traditionnel qu'il façonne et transforme. Pas moyen d'y échapper. On peut s'en étonner, le redouter, le tourner en dérision et même le condamner. On peut aussi y adhérer mais de toute façon il est normal aujourd'hui de revendiquer ces matériaux, ces produits, les techniques de l'industrie comme les moyens et les supports d'un nouveau langage plastique.

Le monde industriel qui ne s'en doute probablement guère possède les moyens de répondre à ces besoins nouveaux des artistes. Il ne s'agit pas de moyens financiers, somme toute relativement secondaires dans cette histoire, pas davantage du mécénat classique qui, malgré quelques expériences heureuses, n'a su établir de rapports profonds entre ces deux milieux étrangers, l'art et l'industrie. L'industrie peut et doit informer sur les matériaux, les produits, à tous leurs stades de fabrication, sur les techniques, les recherches de laboratoire, informer aussi et ce n'est pas le moins important sur les hommes et leur travail. L'industrie doit permettre aux artistes d'expérimenter matériaux, produits et machines avec le concours des spécialistes nécessaires. L'industrie autorise de développer ses projets à des limites insoupçonnées jusqu'alors tant

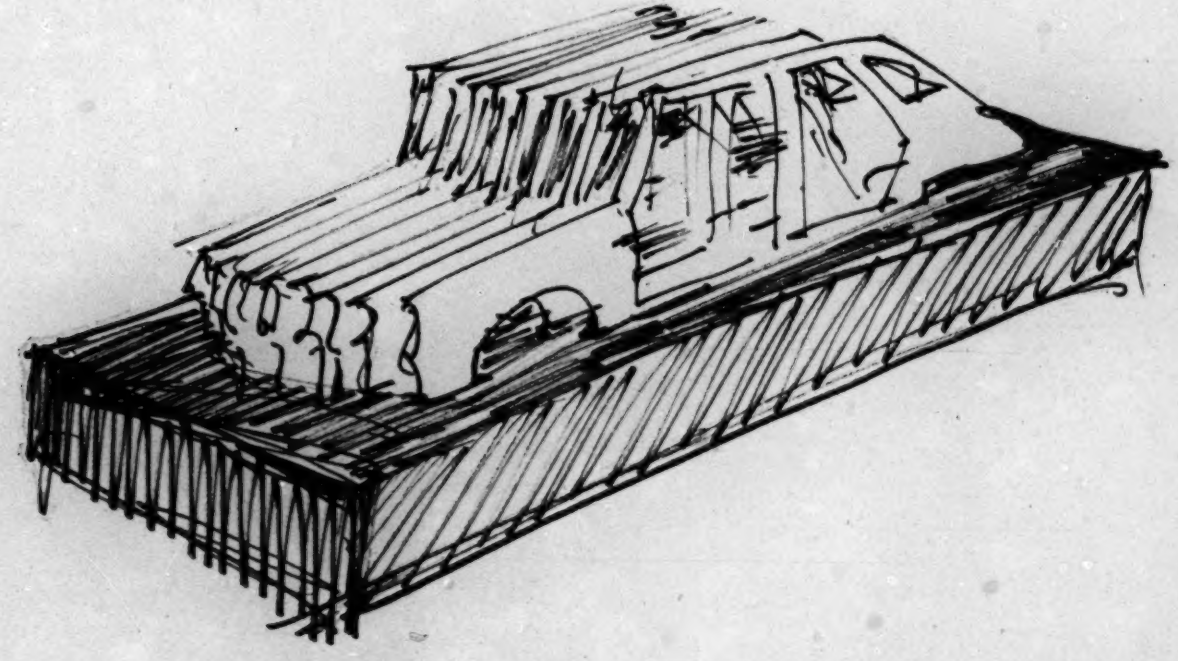
R·16

8·206172 } P1.50
8 206171 }

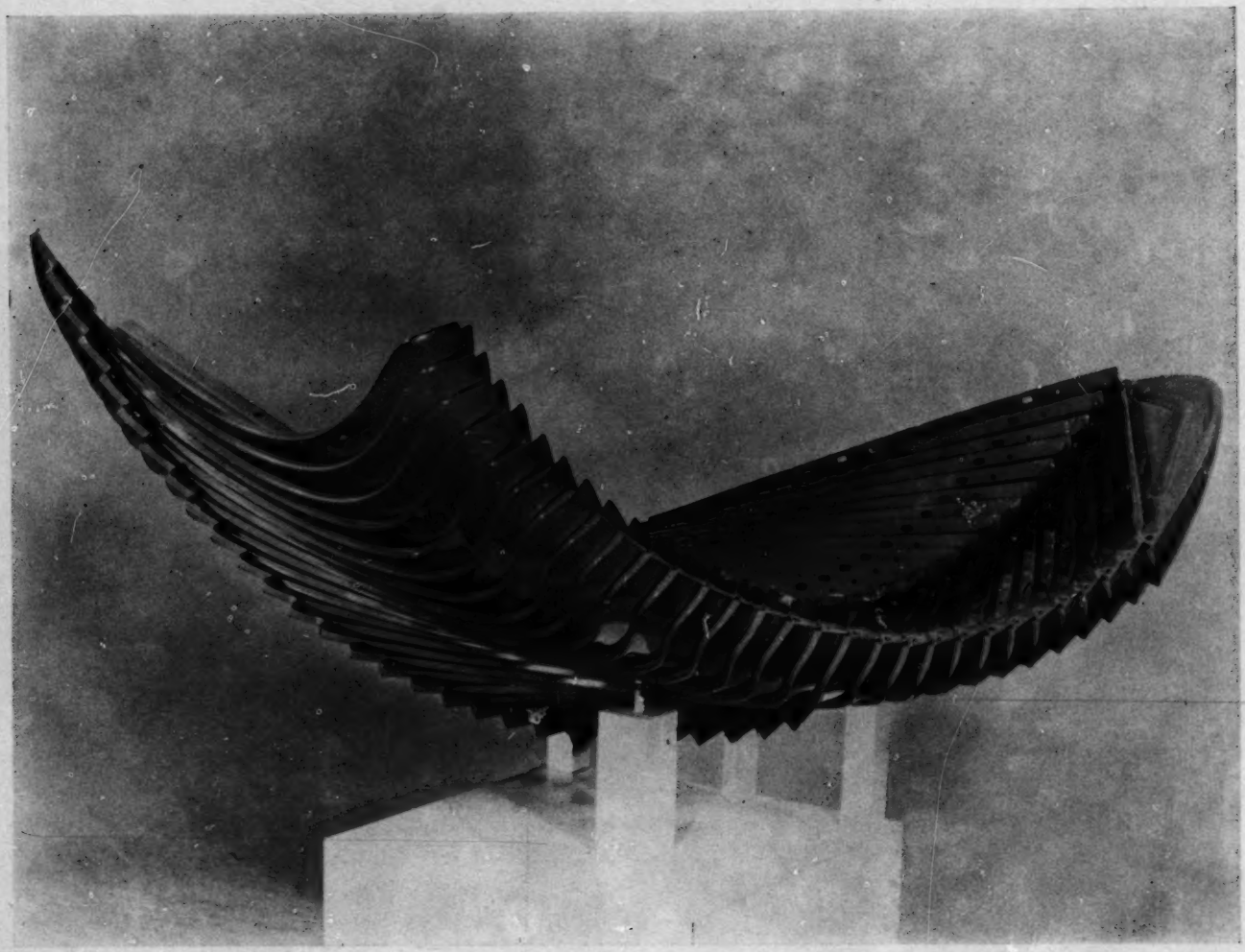
5. 8206172
5. 8206171

81.25 > 5 de chaque coté

et fixer 81 75 - sur 820617. correspondant



ROUGE ⟶ ORANGE CLAIR



4 A. R. 104. Ailes oranges soudées

ils étaient inconcevables avec les seuls moyens artisanaux traditionnels.

Sans doute dira-t-on que la vocation de l'industrie est d'abord industrielle. C'est bien évident. Que la Régie Renault se doit d'abord et essentiellement de monter des voitures et que la finalité d'une culasse n'est pas d'être sciée aux fins d'Arman. Mais il en est de cette culasse à l'égard de l'artiste comme de la promotion sociale à l'égard du monde ouvrier.

Cette politique, pour répondre à ses buts profonds, suppose qu'il ne s'agit à aucun moment, même parallèlement, même accessoirement, de faire réaliser des travaux de publicité, de décoration, d'architecture par des "artistes". Il y aurait maldonne et ceci se rapporte à des problèmes d'une autre nature. Il s'agit pour l'artiste d'obtenir les moyens de ses recherches plastiques et éventuellement de développer jusqu'à son terme un projet déterminé ; pour l'entreprise, de participer à ces travaux pour associer ses équipes à ces recherches et son nom aux images des tentatives les plus nouvelles et les plus stimulantes. Cette collaboration qui, de toute façon, ne mobilise chaque fois qu'un secteur étroitement limité d'une grande entreprise, doit être bénéfique à l'artiste et à l'industriel car d'elle dépendent l'humanité des rapports dans le monde de demain et notre vision même de celui-ci.

Arman-Renault est une expérience, peut-être un exemple. Elle mérite d'être poursuivie. Elle est née d'une amitié entre un artiste et un homme conscient de son engagement. La liberté d'Arman fut constamment respectée et son aventure ne prétend pas apporter la solution absolue. Cette initiative devrait permettre à ceux qui en ressentent le besoin de poser en termes corrects et concrets les problèmes qu'il avaient décelés approximativement et de déblayer ainsi le chemin de la création. Mais l'enjeu est double. Ces nouveaux rapports art-industrie devraient permettre aussi — et ce n'est pas négligeable — de sensibiliser à des problèmes de création artistique (et l'on sait que les limites en sont indéfinies) des hommes habituellement assujettis à leurs travaux, nécessairement spécialisés et qui sont cependant responsables de plus en plus de notre environnement quotidien. Car d'eux aussi dépend notre vision.

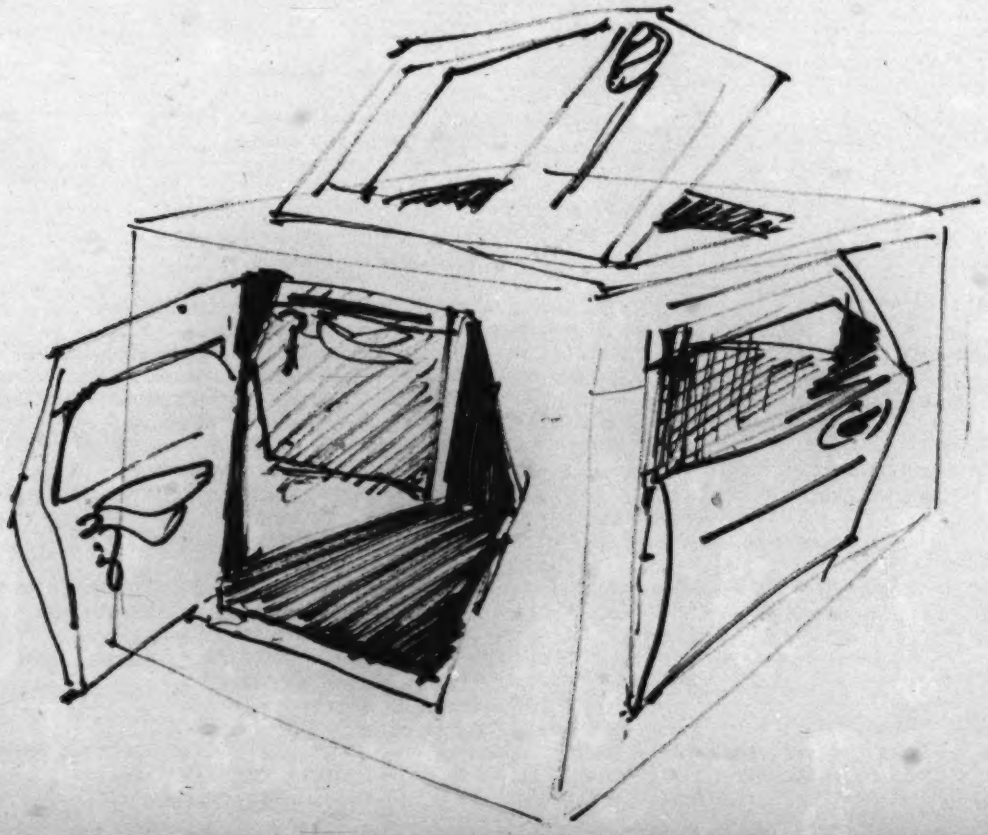
François Mathey

poème accumulatif

SEIZE COTÉS DE CAISSE R QUATRE
VINGT-QUATRE AILES R QUATRE
VINGT-NEUF AILES JAUNES R QUATRE
MILLE FILS MÉLANGÉS TOUTES COULEURS LONGUEUR ZÉRO MÈTRE SOIXANTE TOUTES ÉPAISSEURS
CINQ COTÉS DE CAISSE R SEIZE DROITS
CINQ COTÉS DE CAISSE R SEIZE GAUCHES
TRENTE-QUATRE PAVILLONS DAUPHINE
DEUX CENT CINQUANTE RÉTROVISEURS
VINGT-QUATRE CAPOTS R QUATRE LAQUÉS NOIR
DIX-HUIT VILEBREQUINS FRÉGATE
QUARANTE CORPS DE FILTRE A AIR
DEUX CENTS POIGNÉES DE VIRAGE
QUATRE-VINGTS RAMPES D'ALLUMAGE R QUATRE
SOIXANTE-SIX VILEBREQUINS R DIX
TRENTE CULASSES R SEIZE SCIÉES
MILLE FILS ÉLECTRIQUES ROUGES LONGUEUR ZÉRO MÈTRE SOIXANTE EXTRÉMITÉS DÉNUDÉES
CENT QUARANTE BOUTONS DE COMMANDE RÉF. HUIT MILLIONS CINQ CENT CINQUANTE-HUIT MILLE SEPT CENT CINQ
CENT QUARANTE BOUTONS DE COMMANDE RÉF. HUIT MILLIONS CINQ CENT CINQUANTE-HUIT MILLE SEPT CENT QUATRE
CENT QUARANTE BOUTONS DE COMMANDE RÉF. HUIT MILLIONS CINQ CENT CINQUANTE-CINQ MILLE QUATRE CENT QUARANTE-NE
DIX COLLECTIONS DE JOINTS R HUIT
DIX COLLECTIONS DE JOINTS R QUATRE
CENT TRENTE-CINQ FEUX ARRIÈRE DE R QUATRE
VINGT-QUATRE CAPOTS DE R SEIZE
QUATRE-VINGT-QUATRE AILES AVANT DE R QUATRE
QUARANTE CORPS DE FILTRE A AIR R SEIZE
CENT VINGT-CINQ TURBINES DE VENTILATEUR SOFICA
CINQ PLAQUES DE DÉCOUPES CUIVRÉES ET CHROMÉES
DEUX CENTS POIGNÉES
CENT PALES DE VENTILATEUR R QUATRE
SIX BLOCS-MOTEURS SCIÉS
SOIXANTE CULASSES SCIÉES DE R DIX
QUARANTE CORPS DE FILTRE A AIR R SEIZE
QUARANTE CALANDRES DE R QUATRE
DIX AILES AVANT DE R SEIZE
CINQ CENTS MÉDAILLONS DE CALANDRE R QUATRE
DEUX CENT CINQUANTE LOSANGES RENAULT R SEIZE
CENT INSCRIPTIONS DIX DE R DIX
CENT INSCRIPTIONS HUIT DE R HUIT
CENT INSCRIPTIONS QUATRE DE R QUATRE
CENT INSCRIPTIONS PARISIENNE DE R QUATRE
CINQ MILLE FILS GRIS FONCÉ LONGUEUR ZÉRO MÈTRE VINGT AVEC CONTACTS COULEUR CUIVRE AUX DEUX EXTRÉMITÉS
DEUX MILLE FILS NOIRS LONGUEUR ZÉRO MÈTRE SOIXANTE EXTRÉMITÉS DÉNUDÉES
CINQ MILLE FILS ROUGES LONGUEUR ZÉRO MÈTRE VINGT, AVEC CONTACTS COULEUR CUIVRE AUX DEUX EXTRÉMITÉS
DEUX MILLE FILS BLANCS LONGUEUR UN MÈTRE EXTRÉMITÉS DÉNUDÉES
DIX COLLECTIONS DE JOINTS MOTEUR R SEIZE
DIX COLLECTIONS DE JOINTS RÉF. NEUF MILLIONS NEUF CENT SOIXANTE MILLE QUATRE CENT QUATRE-VINGT-QUINZE
DIX COLLECTIONS DE JOINTS RÉF. NEUF MILLIONS HUIT CENT SIX MILLE QUATRE CENT SOIXANTE
VINGT COLLECTIONS DE JOINTS DE R QUATRE
UN MÈTRE SOIXANTE DE TIGE FILETÉE EN SIX MILLIMÈTRES D'ÉPAISSEUR
QUARANTE ÉCROUS DE SIX
QUATRE PAQUETS DE VIS A BOIS TÊTE RONDE DE TRENTE CINQ SUR QUATRE MILLIMÈTRES
UN PAQUET DE VIS A BOIS TÊTE RONDE DE CINQUANTE MILLIMÈTRES SUR SIX
QUATRE PAQUETS DE BAGUETTES A SOUDER DE DEUX MILLIMÈTRES CINQ
UN PAQUET DE SUPER VIOLETTES, BAGUETTES A SOUDER DE TROIS MILLIMÈTRES
DEUX KILOS DE PEINTURE BLANCHE LAVABLE
DEUX KILOS DE PEINTURE NOIRE LAVABLE
UN KILO DE PEINTURE ROUGE LAVABLE
SOIXANTE MÈTRES CARRÉS DE PLEXIGLAS EN CINQ ET SIX MILLIMÈTRES D'ÉPAISSEUR
DEUX MÈTRES CARRÉS DE PLEXIGLAS EN DEUX CENTIMÈTRES D'ÉPAISSEUR
TROIS CENT SEPT KILOS DE COLLE ACRILIC ALTUGLAS

R-16

5 de $2.05 completes avec garnitures.
noir interieur Rouge.
avec encadrement part de $1.25
noir aussi —



Propos d'Arman

ces textes sont extraits d'entretiens d'Arman
avec Claude-Louis Renard

L'aventure de l'objet

... Dans ce qu'on a appelé, bien avant que je sois un artiste moi-même, l'aventure de l'objet, j'ai appliqué une certaine systématisation, et je continue dans cette voie. En ce moment je suis en train de travailler sur des problèmes d'objets industriels, de les accumuler ou d'en changer la qualité par des techniques qui d'habitude ne sont pas appliquées à ces objets ... Dans le surréalisme ou le dadaïsme, il y avait eu l'élévation de l'objet usuel à un certain niveau d'expression. C'est dire que l'objet, mis sur un socle, isolé ou tourné d'une certaine manière pour dégager une analogie, isolé de son contexte, acquérait une autre qualité.

. . . . . .

... J'ai une théorie très simple, j'ai toujours prétendu que les objets s'auto-composaient eux-mêmes. Ma composition consistait à les laisser se composer eux-mêmes ... Le hasard, il n'y a rien de plus contrôlable que le hasard pour finir. Quand le hasard dépend des lois, de quantité par exemple, il n'est plus le hasard. Le hasard c'est ma matière première, c'est mon blanc.

. . . . . .

Le partage du monde

... Avec Yves Klein, à un moment nous nous étions partagés le monde comme les barons d'Empire. Il m'avait dit : "je m'intéresserai à ce qui est organique, et tu prendras ce qui est manufacturé". Vous voyez que venir faire mon choix dans une usine est un aboutissement logique de mon attitude et l'usine est une des églises de mon culte.

... Jadis les objets, qui étaient faits à la main, avaient une individualité, une présence particulière même faite de petites différenciations. Quand nous sommes passés à l'ère industrielle, nous avons fait des

objets différents, nous avons fait des sécrétions. Ces objets injectés en série ont perdu complètement cette qualité d'animaux familiers, d'objets uniques, d'objets semi-uniques, d'objets de petites séries avec des petits défauts, d'objets humanisés, personnalisés pour gagner une autre qualité qui nous est maintenant fondamentale : ce sont des extensions ... Ils sont presque des extensions comme nos ongles, nos cheveux et nous nous en débarrassons de plus en plus, avec la même attitude : on les jette, on ne les répare plus, comme quand on se coupe les ongles ou les cheveux. On change de peau, et on la laisse derrière soi, comme un serpent. Les objets sont devenus des extensions pratiquement biologiques, des excroissances, des prothèses : ils ont perdu une qualité, mais en ont gagné une autre. Je suis très sensible à ce changement.

. . . . . .

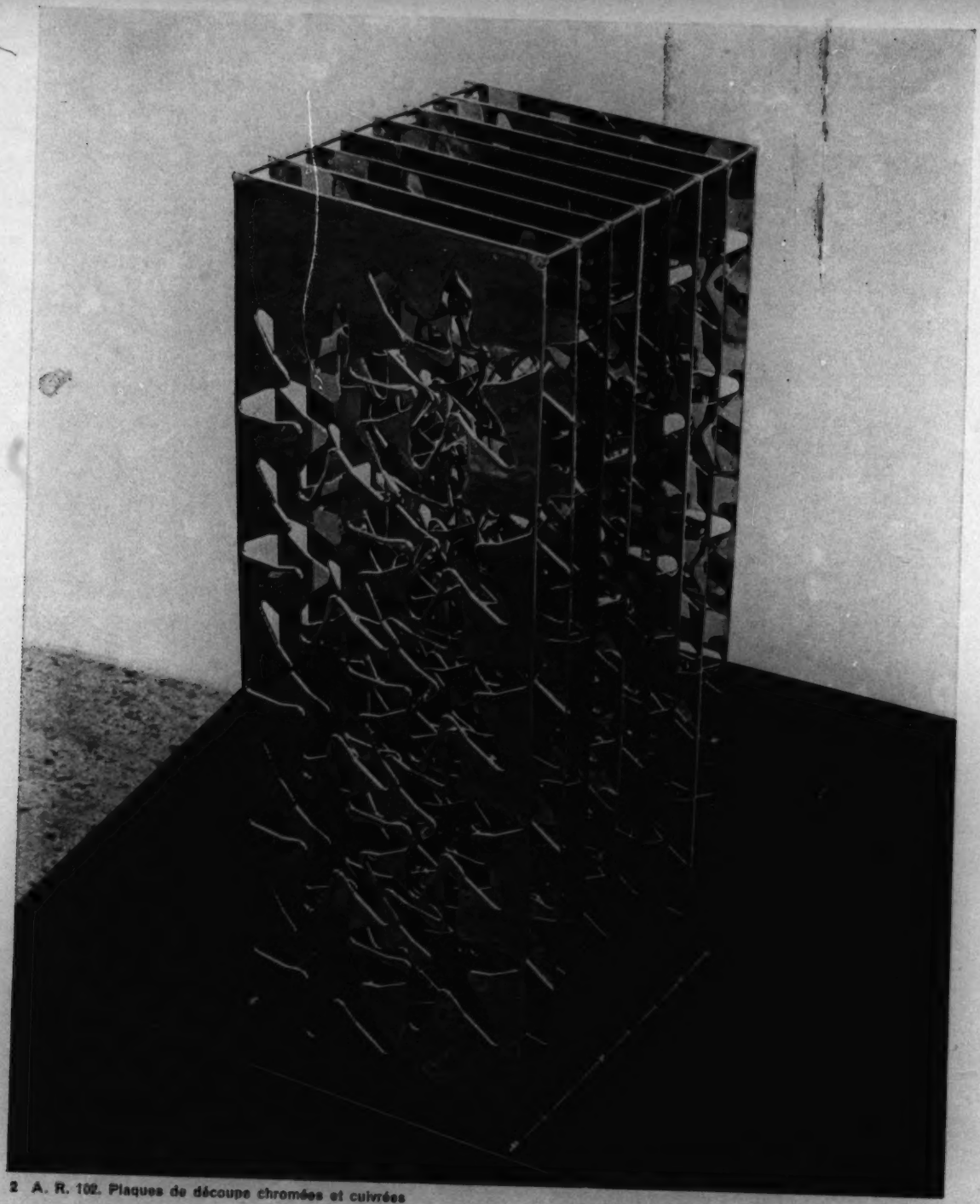
Les accumulations

La première véritable accumulation d'objets a été une accumulation d'ampoules de radio. Je récupérais, pour 10 F, des lampes de radio pour les tremper dans l'encre et les éclater sur les toiles. J'avais donc des caisses de lampes de radio. Et, en 1959, la vision accumulée de ces lampes de radio, toutes noires, brillantes, argent, dans un même espace, en même temps que j'étais intéressé par des problèmes de déchets, ont été le point de départ de mes accumulations ...

Les accumulations se répartissent seulement en deux séries : les accumulations en vrac et les accumulations incluses. Ça c'est très net. Tout le reste n'est qu'une question de petits détails. Dans les deux il y a des variations. Par exemple il y a des accumulations de coupes comme il y a des accumulations de grains, de choses petites qui finissent par se faire oublier, devenir une surface, comme il y a des accumulations extrêmement signifiantes : les masques à gaz ou les violons. Ça va d'un extrême à l'autre, toute la gamme.

J'avais à l'époque inventé un terme qui s'appelait la "masse critique", chaque objet avait sa masse cri-

1 A. R. 101. Côtés de caisse R 4



2 A. R. 102. Plaques de découpe chromées et cuivrées

tique. Mais je me mentais involontairement à moi-même et aux autres. Parce que la masse critique d'un violon ça peut être deux mille violons pour ne plus voir le violon, mais ça peut être aussi le moment où on voit encore assez le violon, ça dépend de ce qu'on veut dire.

Je parlerai plutôt d'état critique. Naturellement pour des petits rivets ou des petites vis, 10 cm × 10 cm sont peut-être une masse critique pour identifier encore la vis, mais avec 2 m × 1,60 m, c'est fini, vous avez une surface, il faut vous approcher à 50 cm pour voir ce que c'est.

Les billes c'est différent, elles prennent tellement la lumière. Il y a des qualités d'objets. La connaissance parfaite de l'impact visuel des objets fait partie de mon langage.

Dans les accumulations incluses, les premières purement mécaniques ont été les accumulations de roues dentées.

Pour préciser la relative opposition entre les accumulations en vrac et les accumulations incluses, je dirais que l'accumulation en vrac est un geste pur, bien que la contingence du contenu le rende un peu moins pur. Le tas, dans ce cas-là, serait plus pur, ou le tel quel. J'ai fait des œuvres telles quelles comme la valise de Monsieur de Montaigu remontée sur une planche, ou les bouteilles de soda ... Quelquefois ce seront des séries d'objets telles quelles je les ai trouvées.

Je ne travaillais pas à l'époque avec des objets neufs, pour des raisons purement économiques.

L'accumulation par inclusion demande une série de préparations, mais on gagne dans l'inclusion une forme de pureté, on se dégage de "l'antiquité". C'est plus près de ma décision et plus près dans le fond de mon goût pour ce qui est manufacturé, pour ce qui est la sécrétion humaine industrielle, objectuelle.

. . . . . .

L'industrie

... J'avais depuis longtemps le projet de collaborer avec l'industrie, mais une opportunité dans ce

domaine ne se présente pas facilement. Ce qui m'intéressait surtout en entrant en contact avec l'industrie, c'était, dans le fond, ma confrontation avec un système de production qui a toujours été un peu le paysage que j'ai cherché à rendre, puisqu'un des buts, sur un plan plus explicatif qu'esthétique si l'on peut dire de mon œuvre, a toujours été : production - consommation - destruction. La "production" se trouve presque être le mot clé de mon travail ; il était évident que la rencontre avec une grande entreprise industrielle serait fructueuse pour moi.

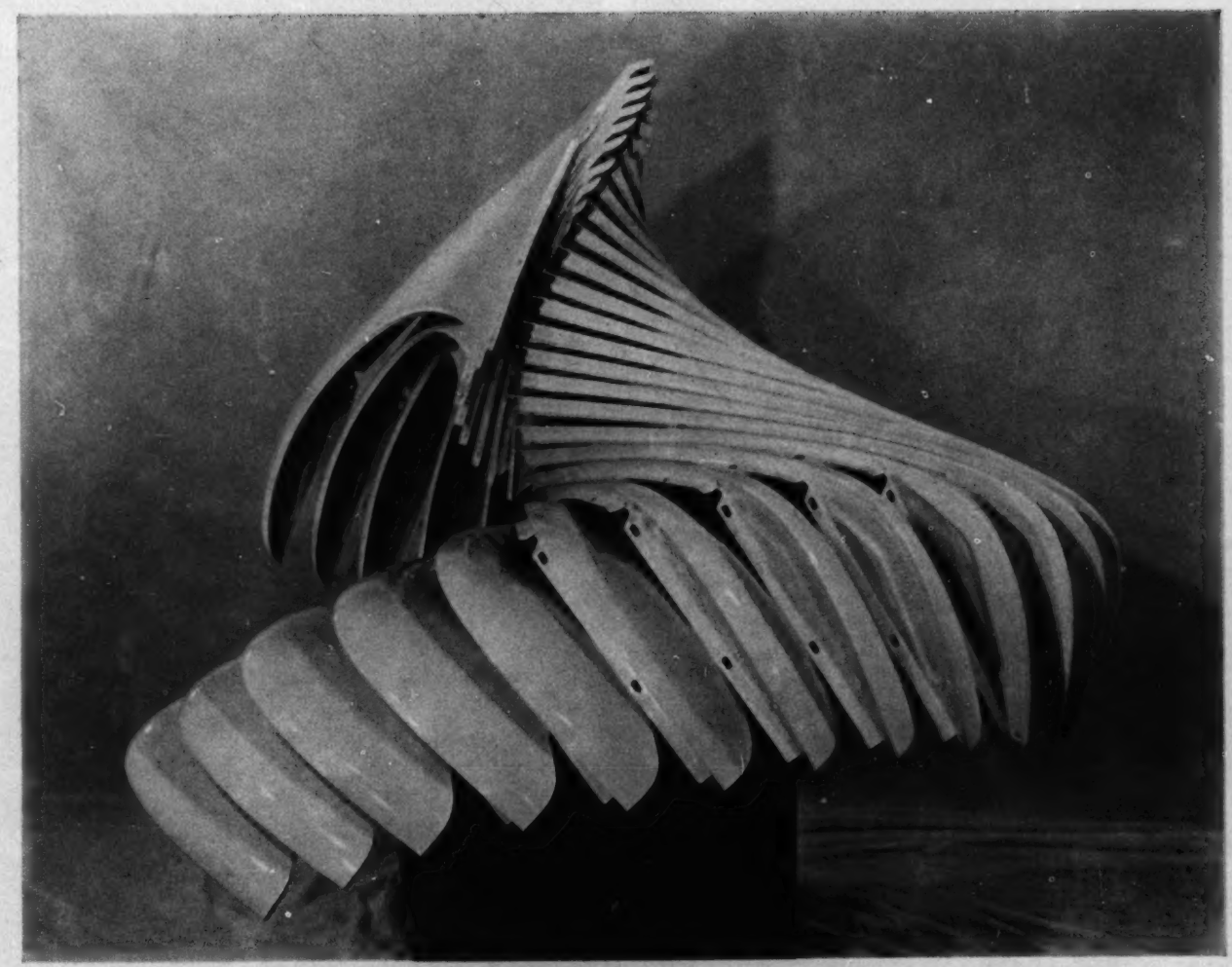
. . . . . .

L'aventure Renault

J'ai pu réaliser une première œuvre avec Renault grâce à l'exposition de Montréal où j'avais décidé d'envoyer une accumulation d'éléments d'automobile. Cette première œuvre a été le point de départ de l'exposition du Stedelijk. Pour faire cette œuvre, il m'a fallu choisir entre différentes possibilités : j'ai visité une première fois les usines de Billancourt et de Flins, j'ai repéré trois ou quatre séries d'éléments intéressants ; il fallait malheureusement n'en choisir qu'une pour Montréal, et cela m'a laissé un peu sur une frustration. J'ai été ainsi amené à envisager la création d'autres pièces, d'abord d'une manière limitée, puis, par ajouts successifs, tout cela a abouti à un grand projet de travail d'ensemble.

... En entrant chez Renault, j'étais déjà intéressé à plusieurs niveaux. Ayant utilisé auparavant des pièces mécaniques, je savais très bien ce que je pouvais faire avec les éléments mécaniques de l'automobile, et j'avais aussi un appétit pour des éléments de tôlerie comme les calandres par exemple. Jusque-là j'avais une image préconçue de la manière dont peut se monter une voiture, et une image empirique, c'est-à-dire que je voyais se monter une voiture comme je la monterais moi-même chez moi après avoir acheté des pièces détachées. Ce que j'ai découvert surtout c'étaient des objets à des états que je n'attendais pas, des états intermédiaires qui m'ont surpris.

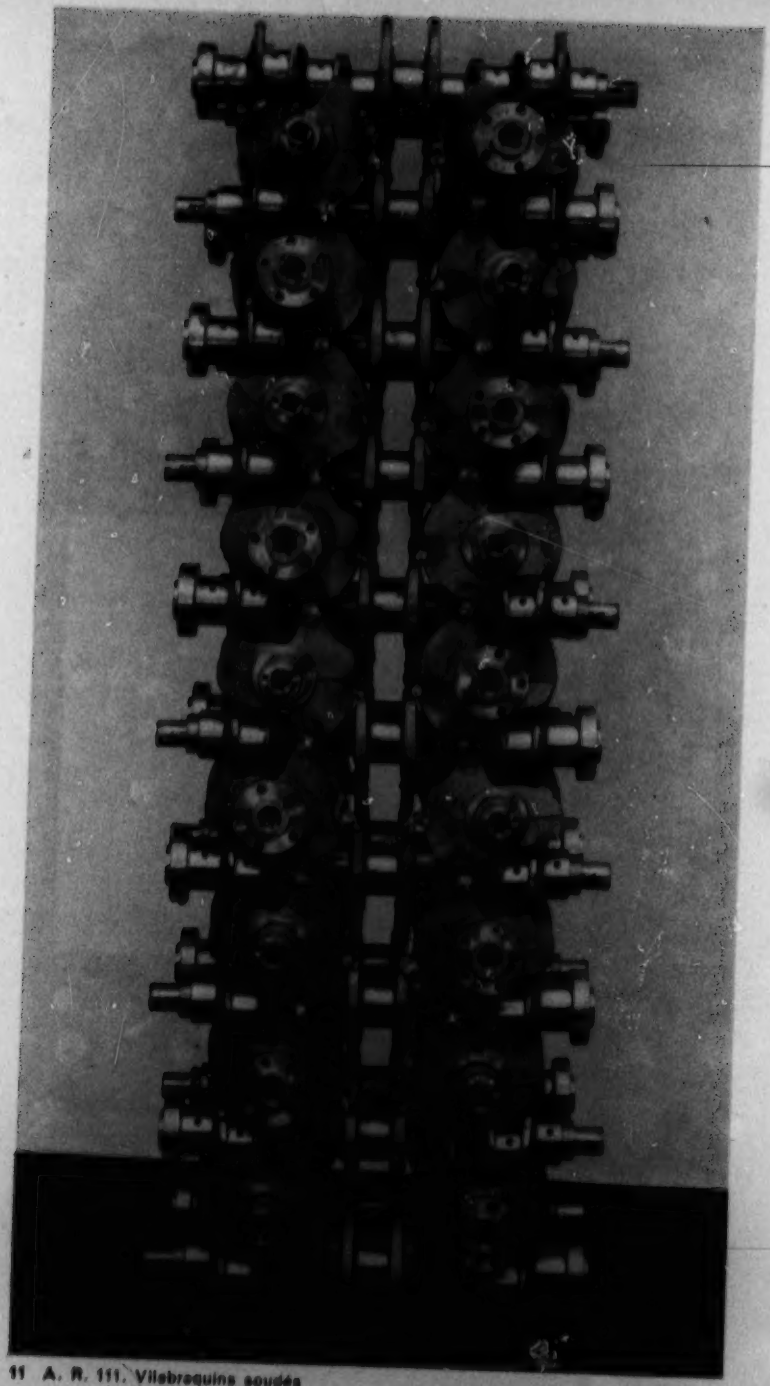
. . . . . .



3 A. R. 103. Ailes blanches soudées

9 A. R. 108. Fils de bougies sur bois peint blanc

21 A. R. 131. Fils électriques roses bout cuivre dans plexiglas



11 A. R. 111. Vilebrequins soudés

Les accumulations Renault

... Il y eut plusieurs périodes dans mon travail pour cette exposition, avec des arrêts et des réflexions sur un parcours qui me permettaient de passer d'une étape à l'autre. Le point de départ a donc été l'accumulation spirale de Montréal, et plus largement une manière nouvelle d'envisager les éléments de tôlerie. En me montrant comment ces éléments étaient fabriqués et préparés avant d'être montés à l'usine, on m'a donné beaucoup d'appétit. Ensuite j'ai utilisé, d'une façon beaucoup plus classique pour moi, des éléments mécaniques et des éléments de petites ou de moyennes tailles comme les pales de ventilateurs et les losanges Renault, mais dès ce moment j'ai découvert des solutions différentes avec les fils électriques par exemple, les culasses sciées. Je m'aperçois aujourd'hui que ces travaux m'ont conduit à envisager un certain nombre des voies nouvelles auxquelles je pense actuellement, et ont non seulement modifié mon optique et mon expérience, mais ont eu et auront sur moi une action bien nette et définitive.

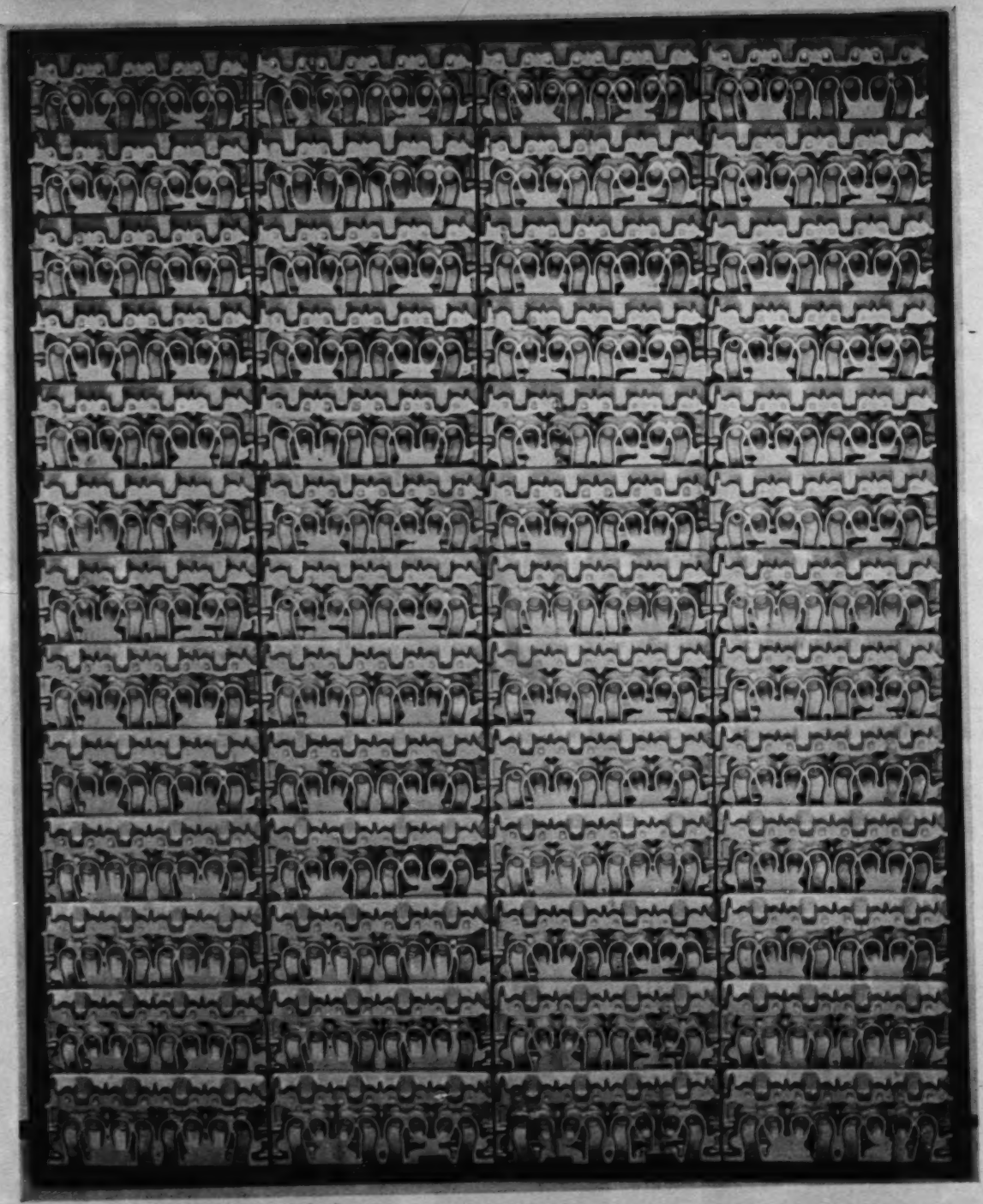
... Le fait d'avoir visité en détail les usines, plus que visité d'y avoir un peu vécu, m'a confirmé la nécessité d'une forme d'existence moderne. Nous avons de plus en plus à former des groupes importants pour produire certains objets qui nécessitent une certaine forme d'industrie. J'avais une image théorique du travail d'équipe, de groupe, j'ai trouvé dans cette expérience une confirmation de ce qu'est vraiment un organisme, un grand organisme.

. . . . . .

L'artiste et l'industrie

... Pour moi, le rôle de l'artiste n'est pas d'apporter directement quelque chose à l'industrie qui a ses coordonnées, ses buts précis et ses spécialistes qualifiés. Par exemple, il ne me viendrait pas à l'idée, bien que j'aie quelques connaissances esthétiques et autres, de suggérer quelque chose directement sur le problème automobile. J'ai été très impressionné par la chaîne de montage, cette espèce de mécanique énorme, cette tortue qui avance : on entre à une extrémité, on sort à l'autre et il y a un

29 A. R. 124. Coupes de culasses sur bois noir



30 A. R. 134. Coupes de culasses sur fond rouge

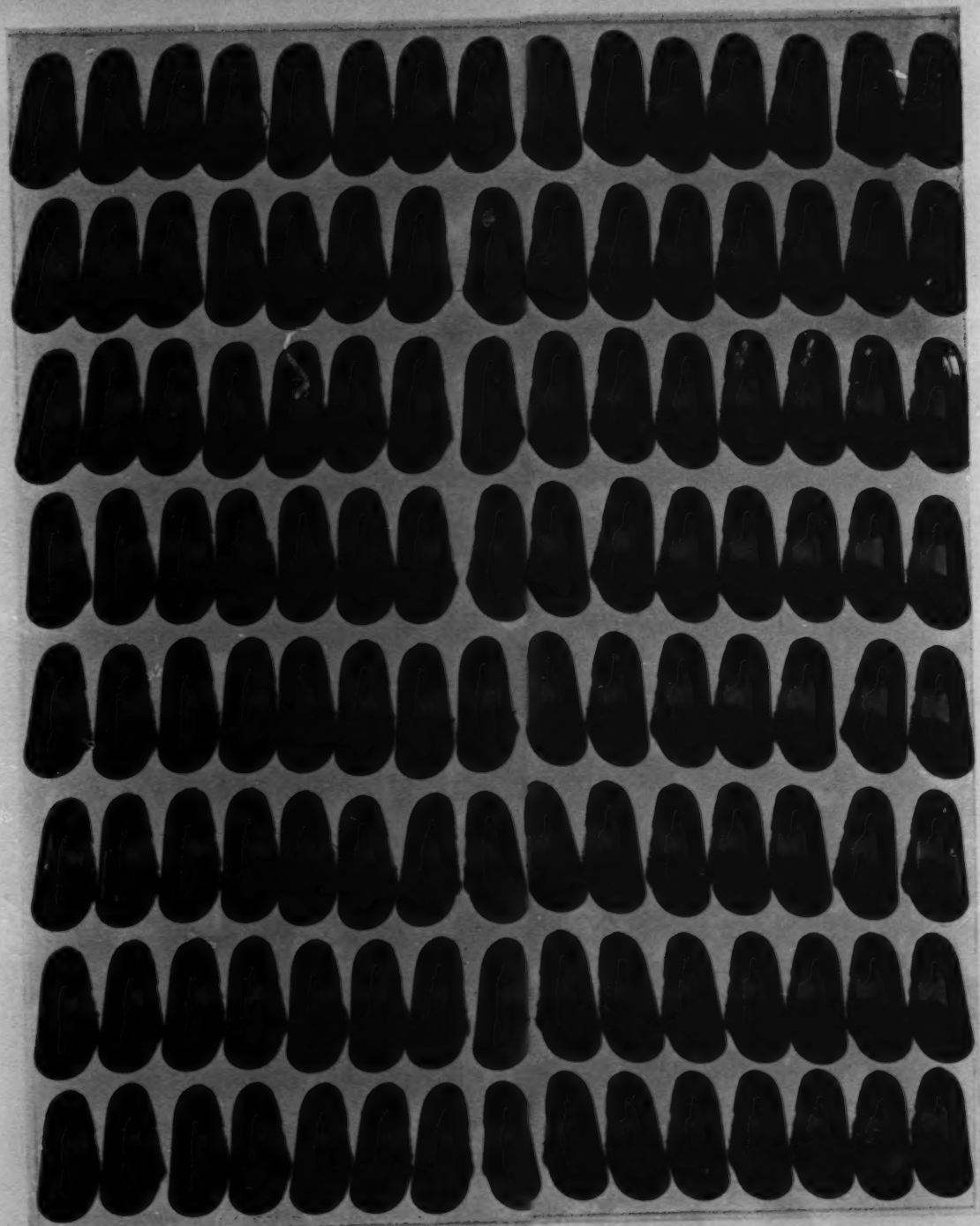
objet fini. Une espèce de magie convergente. D'ailleurs, je travaille un peu avec cet état d'esprit de convergence. Je fais préparer une plaque à 600 km, je commande des produits à 1 000 km, à 30 km, je fais assembler des éléments et j'arrive en fin de course pour sortir l'objet.

... Ce que Renault m'a apporté, c'est d'abord une énorme opportunité : on m'a lâché dans mon magasin de couleurs. C'est très important. Imaginez un peintre famélique à qui on ouvre les portes d'un magasin de couleurs, et à qui on a dit : allez-y, faites ce que vous voulez. C'est exactement ce qui m'est arrivé avec Renault. Dans le fond, comme mes couleurs ce sont des éléments de notre production industrielle et qu'on m'a laissé choisir exactement ce dont j'avais envie, c'est magnifique, c'est la fée de l'industrie. Grâce à la richesse des possibilités que j'ai eues, il y aura dans mon travail quelque chose de très différent de ce que j'aurais fait si j'avais seulement acheté quelques pièces.

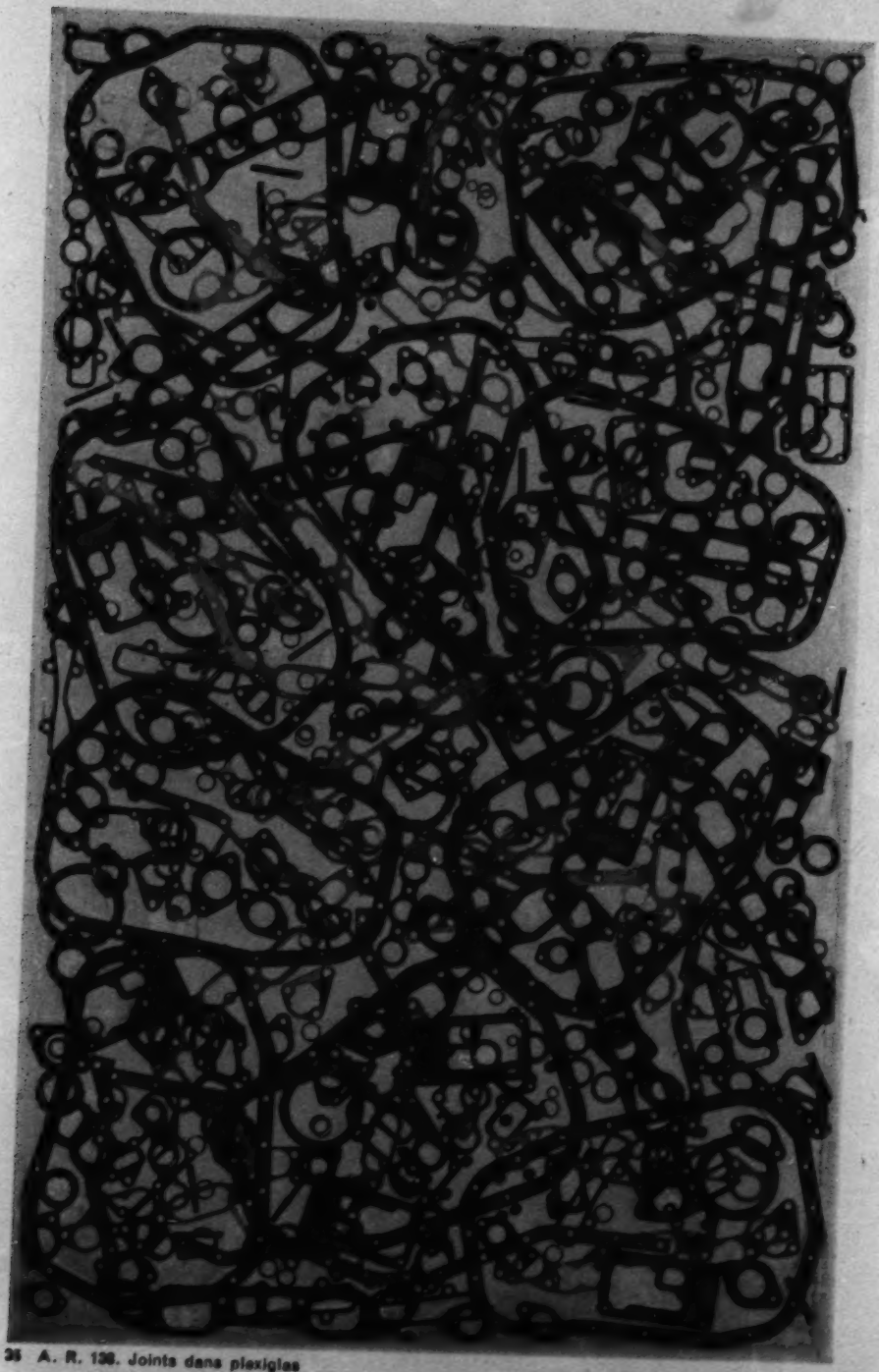
... Je peux dire que maintenant j'ai réalisé les pièces essentielles que je voulais faire, même s'il y a encore certaines choses dont j'ai envie...

... J'estime que j'ai été absolument libre pendant cette expérience et que je n'ai subi aucune contrainte, même indirecte. J'ai fait ce que je voulais, comme je le voulais.

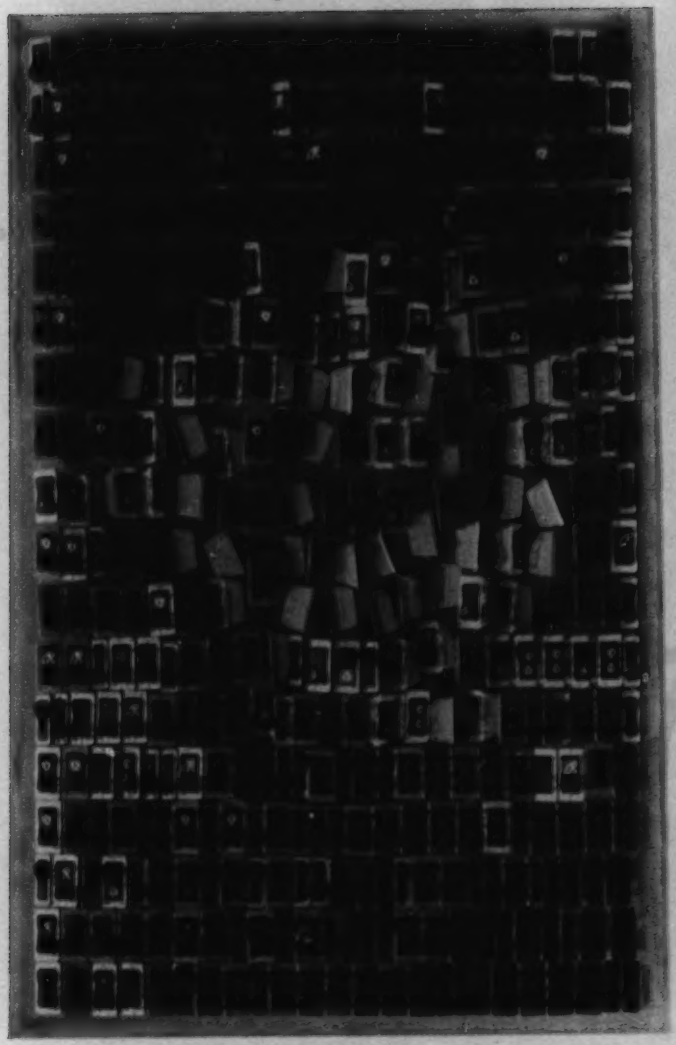
... C'est évident pour moi que dans les années qui viennent un certain nombre d'artistes continueront d'avoir faim du monde industriel. C'est un phénomène général. L'artiste est toujours "témoin de son temps", même si cette vieille expression a été prostituée, et l'appétit pour la technologie, pour l'industrie, se fera de plus en plus grand avec des formes différentes suivant l'artiste et l'entreprise. J'en suis intimement persuadé.



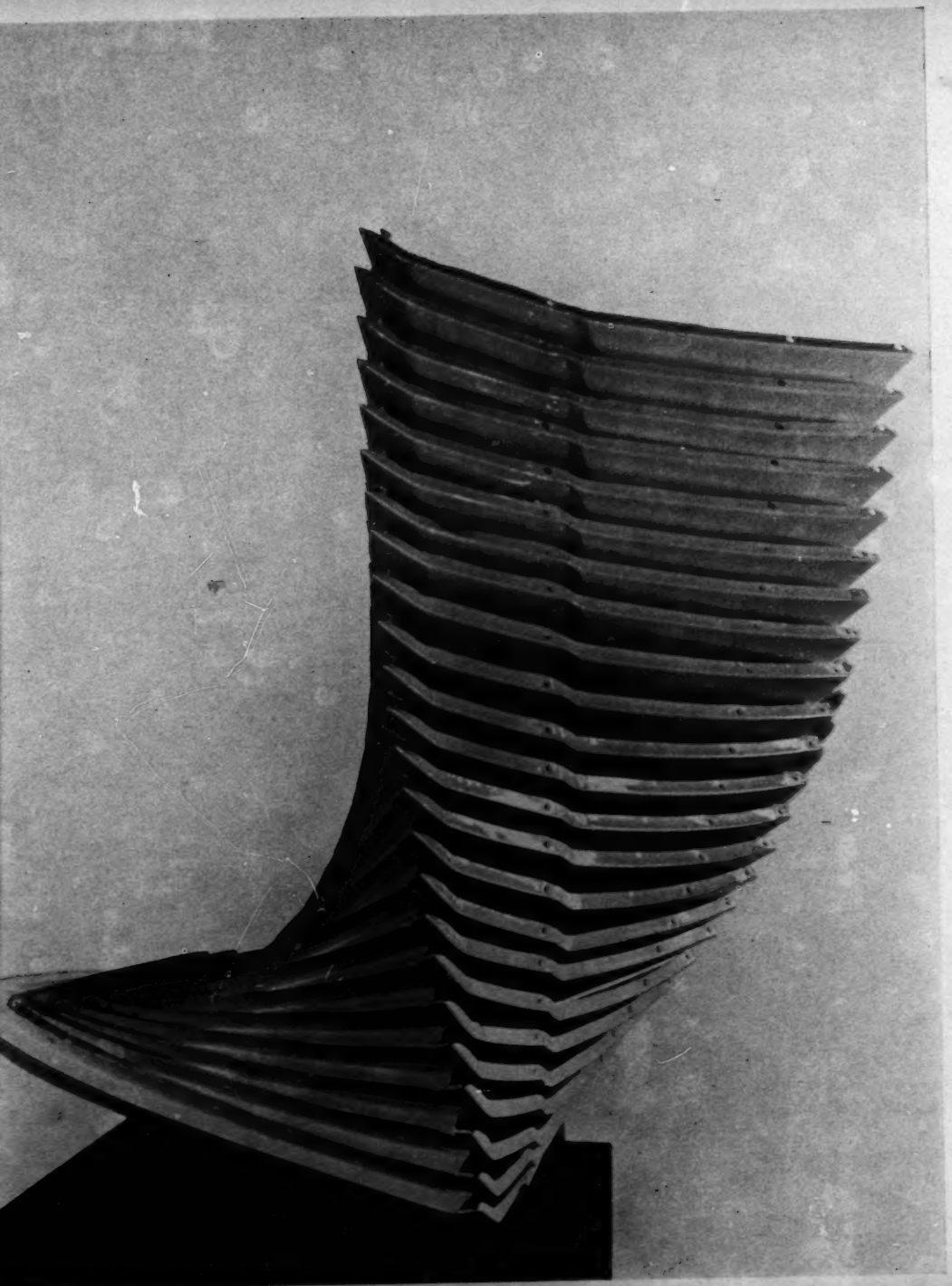
45 A. R. 123. Feux arrière R 4 dans plexiglas



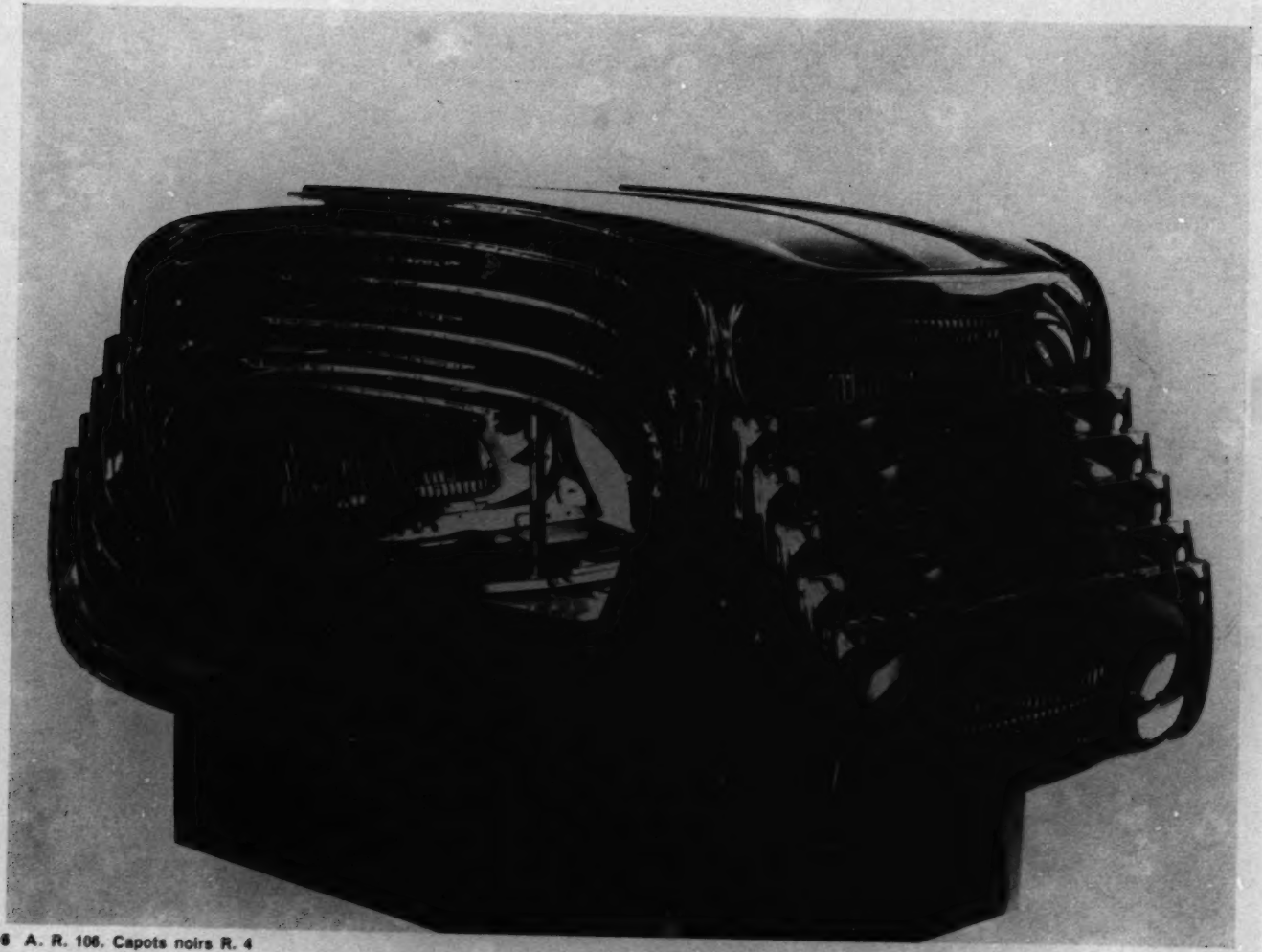
35 A. R. 138. Joints dans plexiglas



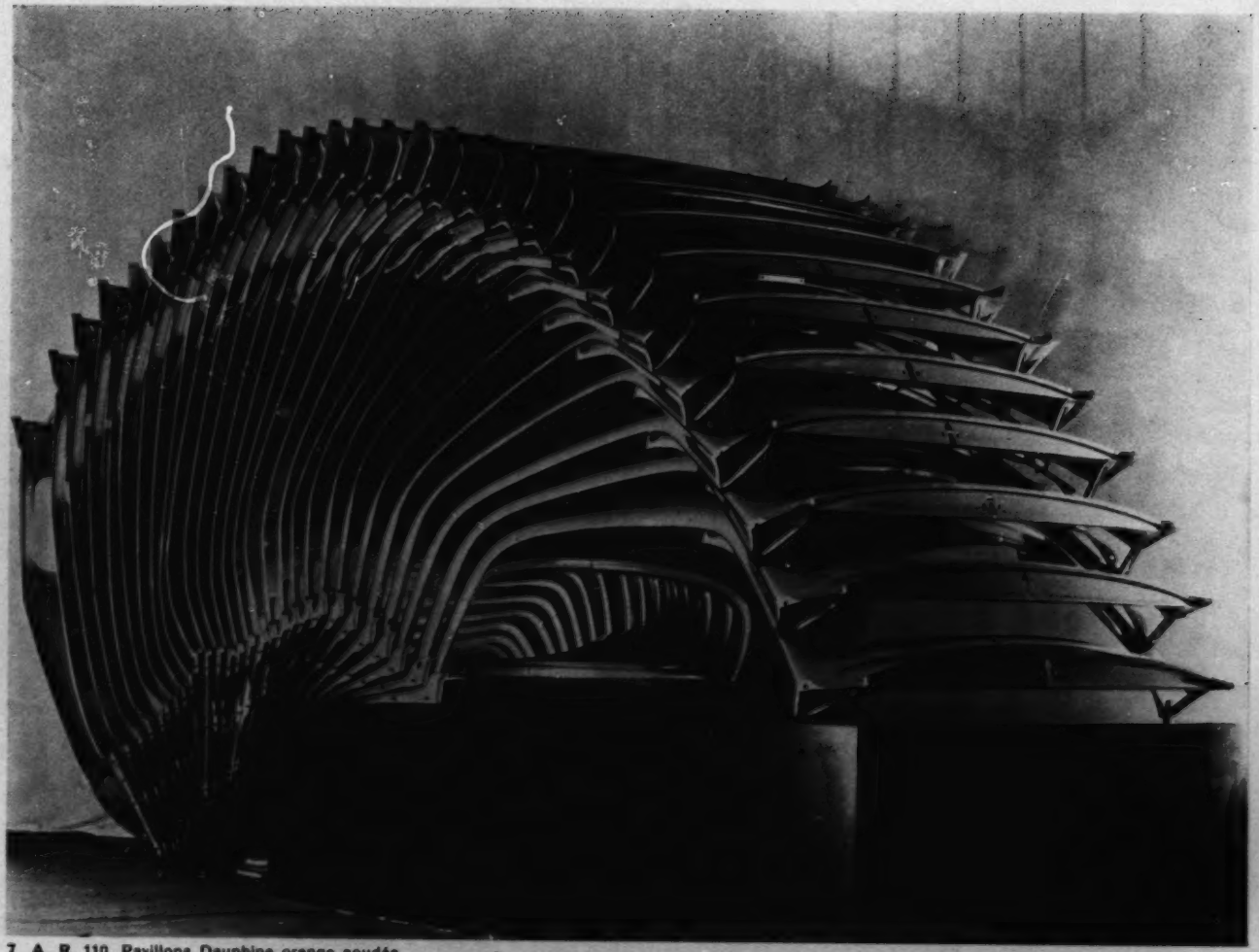
44 A. R. 122. Boutons de commande noirs dans plexiglas



5 A. R. 105. Ailes jaunes soudées



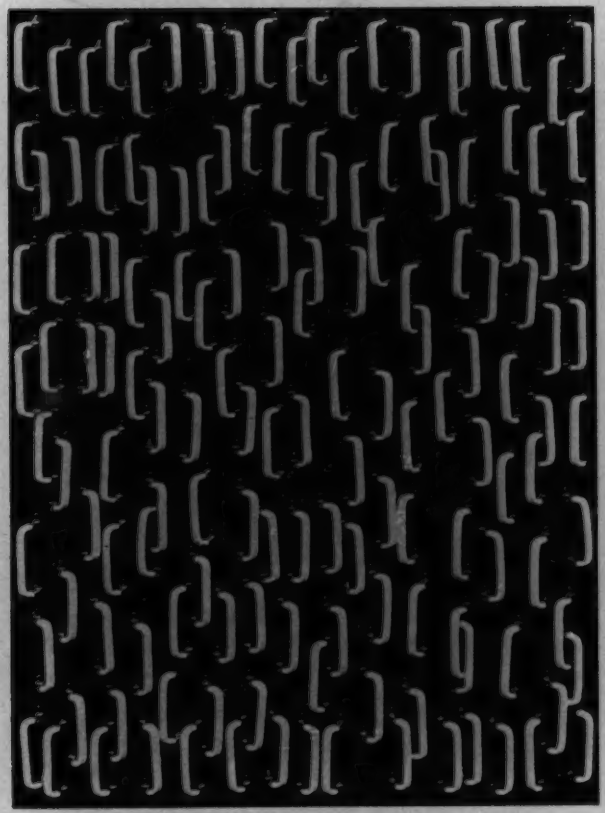
6 A. R. 106. Capots noirs R. 4



7 A. R. 110. Pavillons Dauphine orange soudés

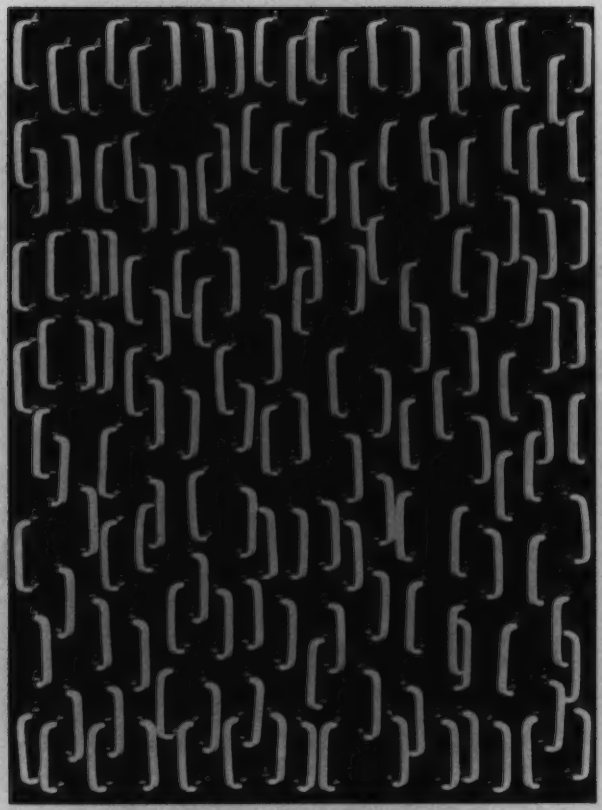
8 A. R. 107. Filtres à air sur bois peint blanc

12 A. R. 112. Cubes de rétroviseur sur inox



10 A. R. 109 (1). Poignées sur formica noir mat

12 A. R. 112. Cubes de rétroviseur sur inox

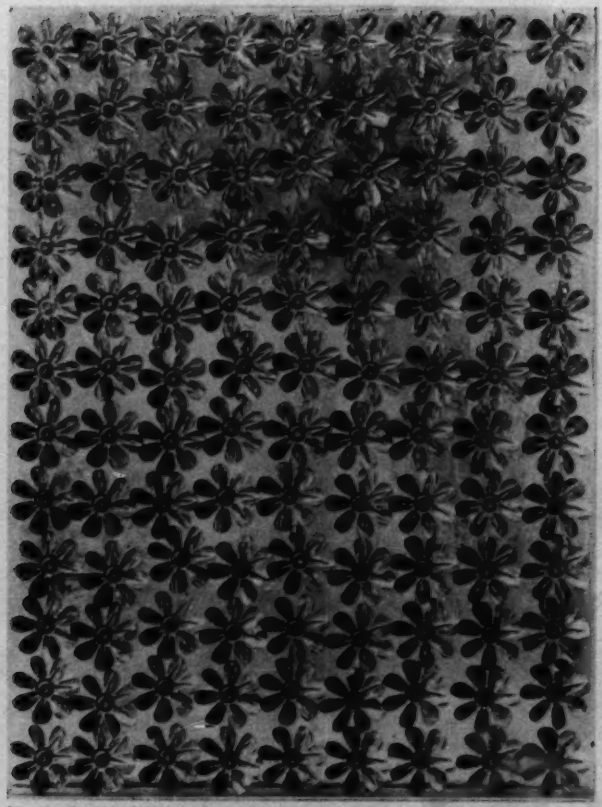


10 A. R. 109 (1). Poignées sur formica noir mat

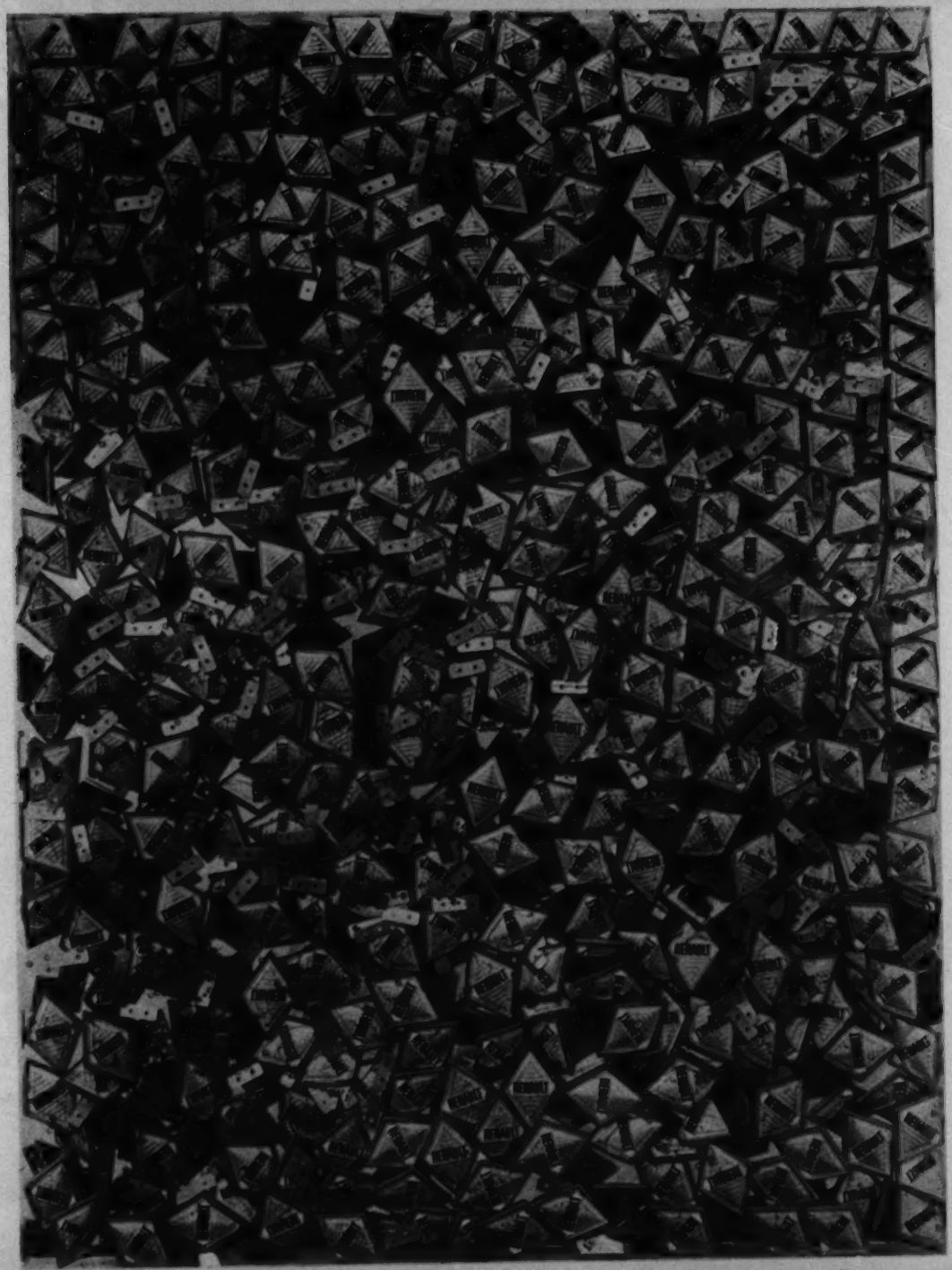
14 Diptyque
feux arrière R 16
sur formica noir

A. R. 116 a

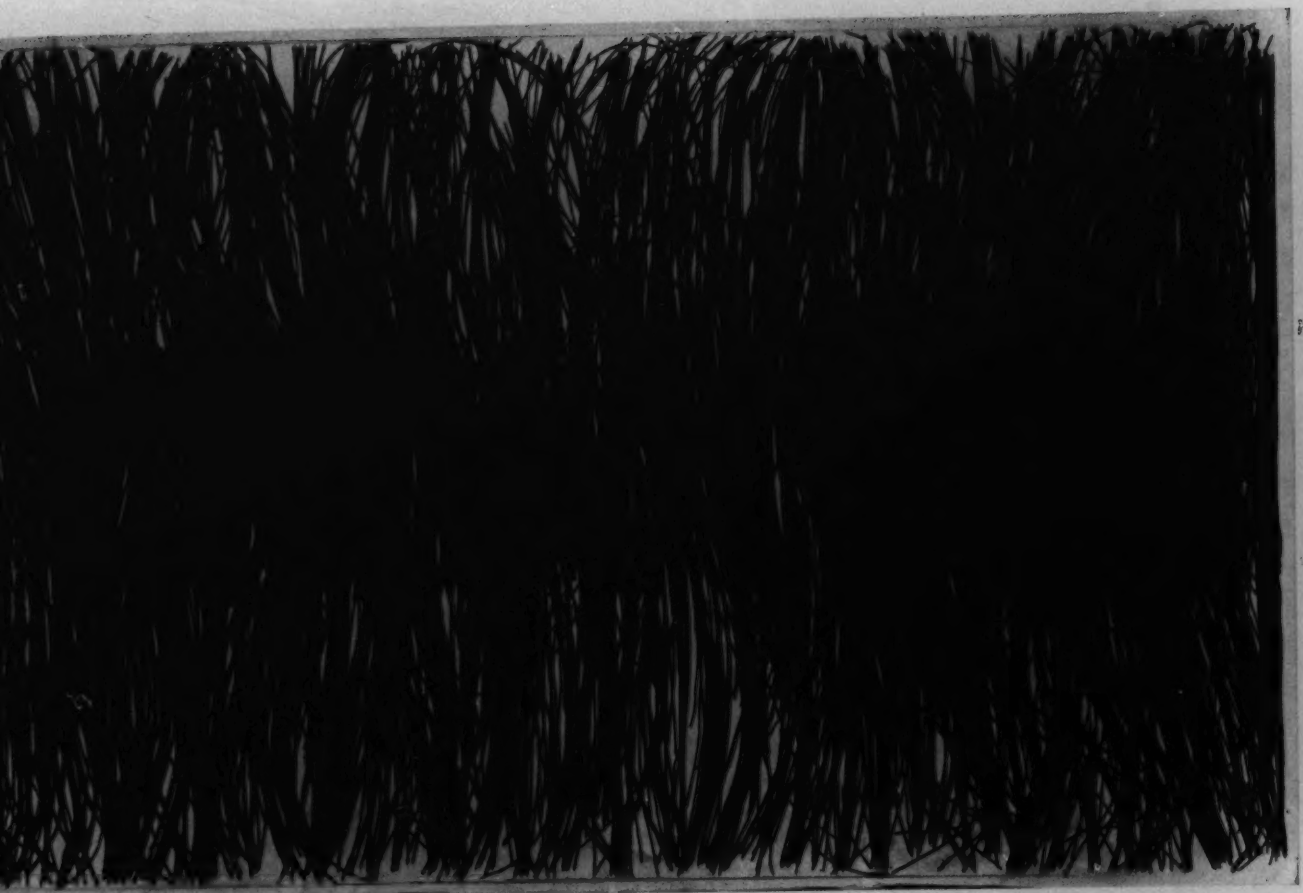
A. R. 116 b



15 A. R. 114. Hélices de ventilateurs sous plexiglas



18 A. R. 115. Losanges sous plexiglas



17 A. R. 117. Fils électriques noirs dans plexiglas.

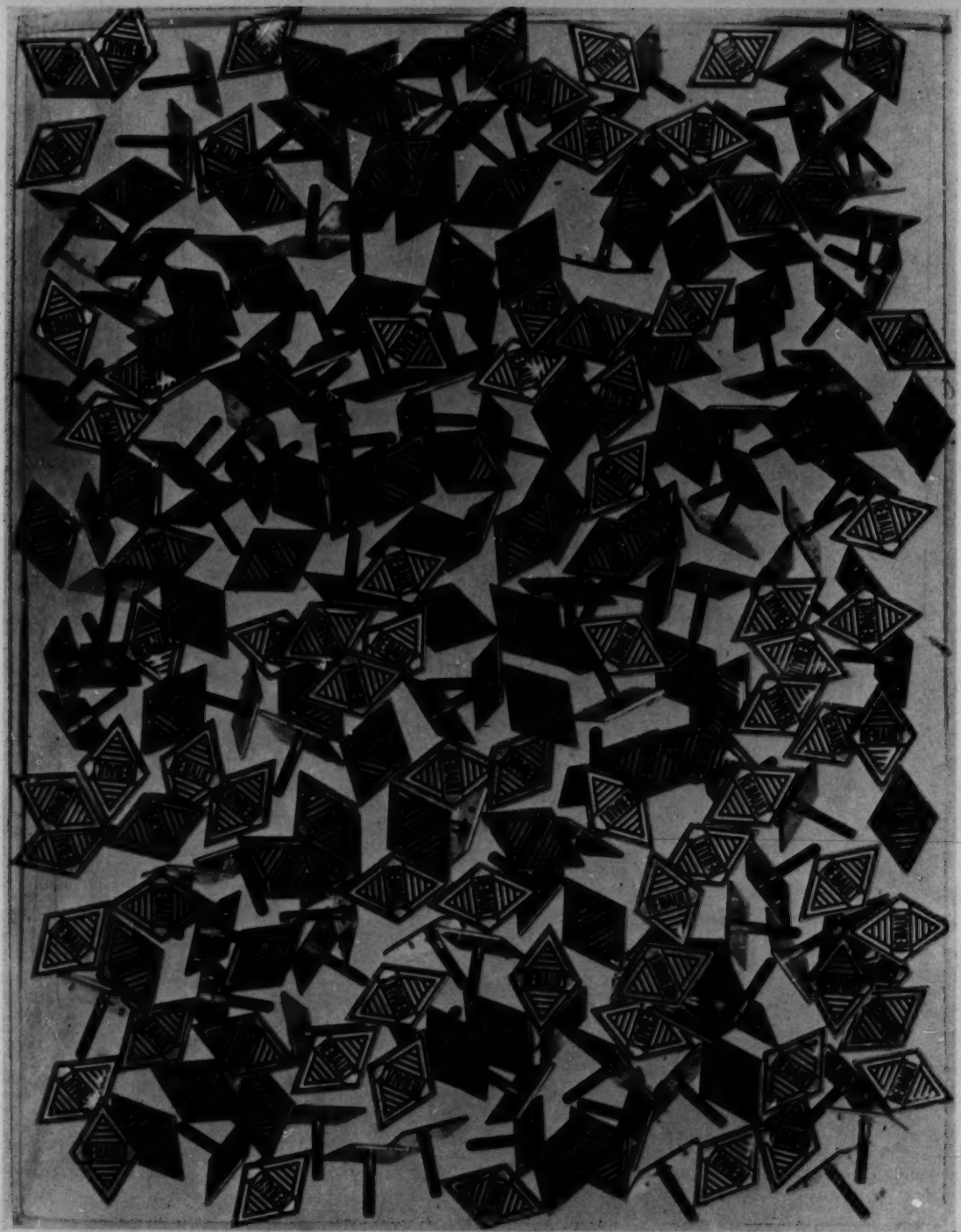
19 A. R. 119. Fils électriques roses dans plexiglas

20 A. R. 120. Fils électriques gris dans plexiglas

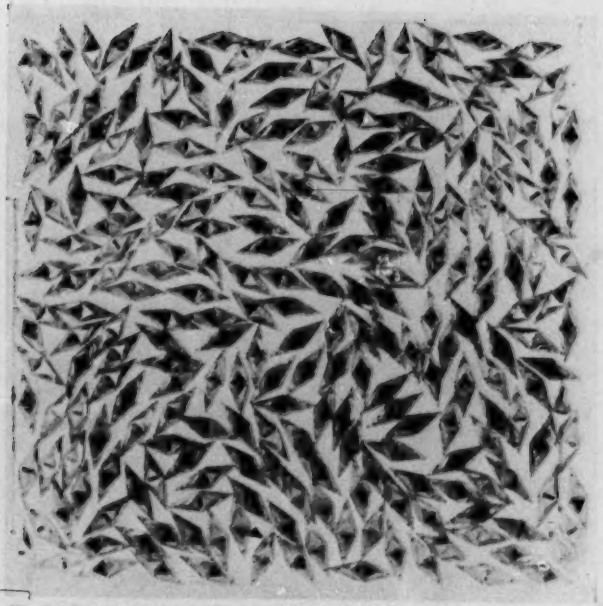
22 A. R. 132. Fils électriques blancs dans plexiglas

23 A. R. 126. « Parisienne » dans plexiglas

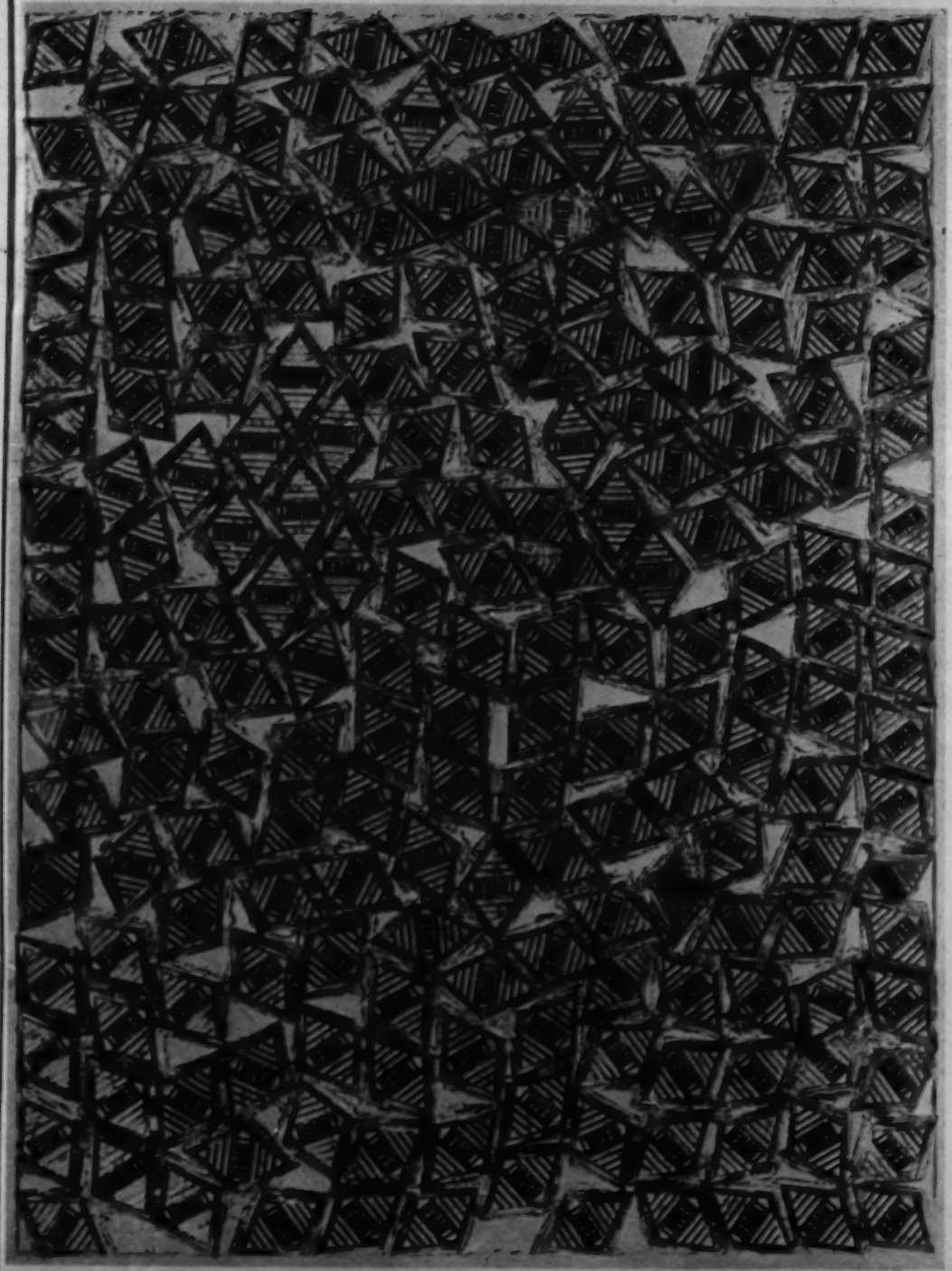
24 A. R. 127, R 4, R 8, R 10, R 16, R 16 TS, métal dans plexiglas



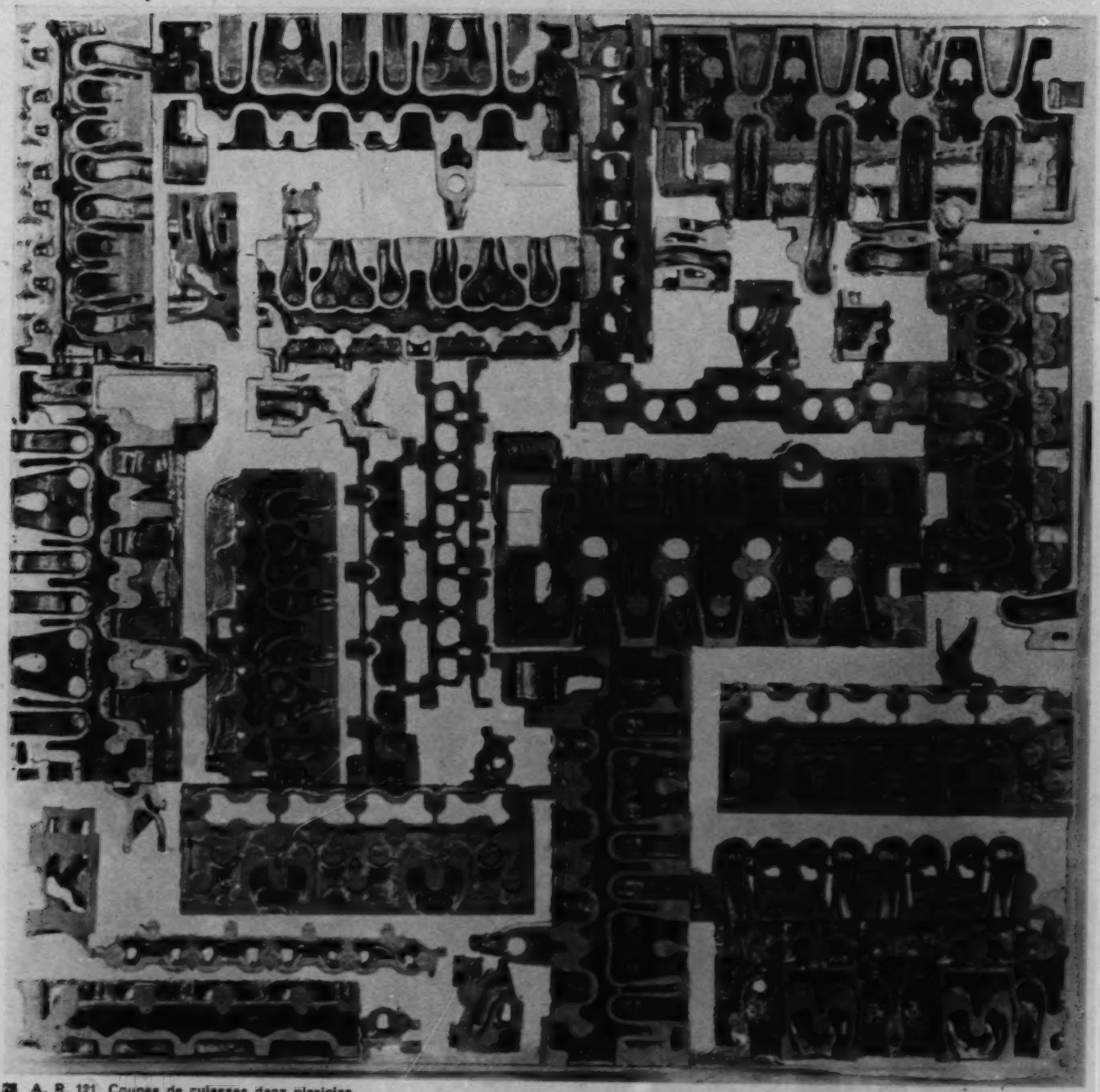
28 A. R. 129. Petite pièce de losanges « Renault » dans plexiglas



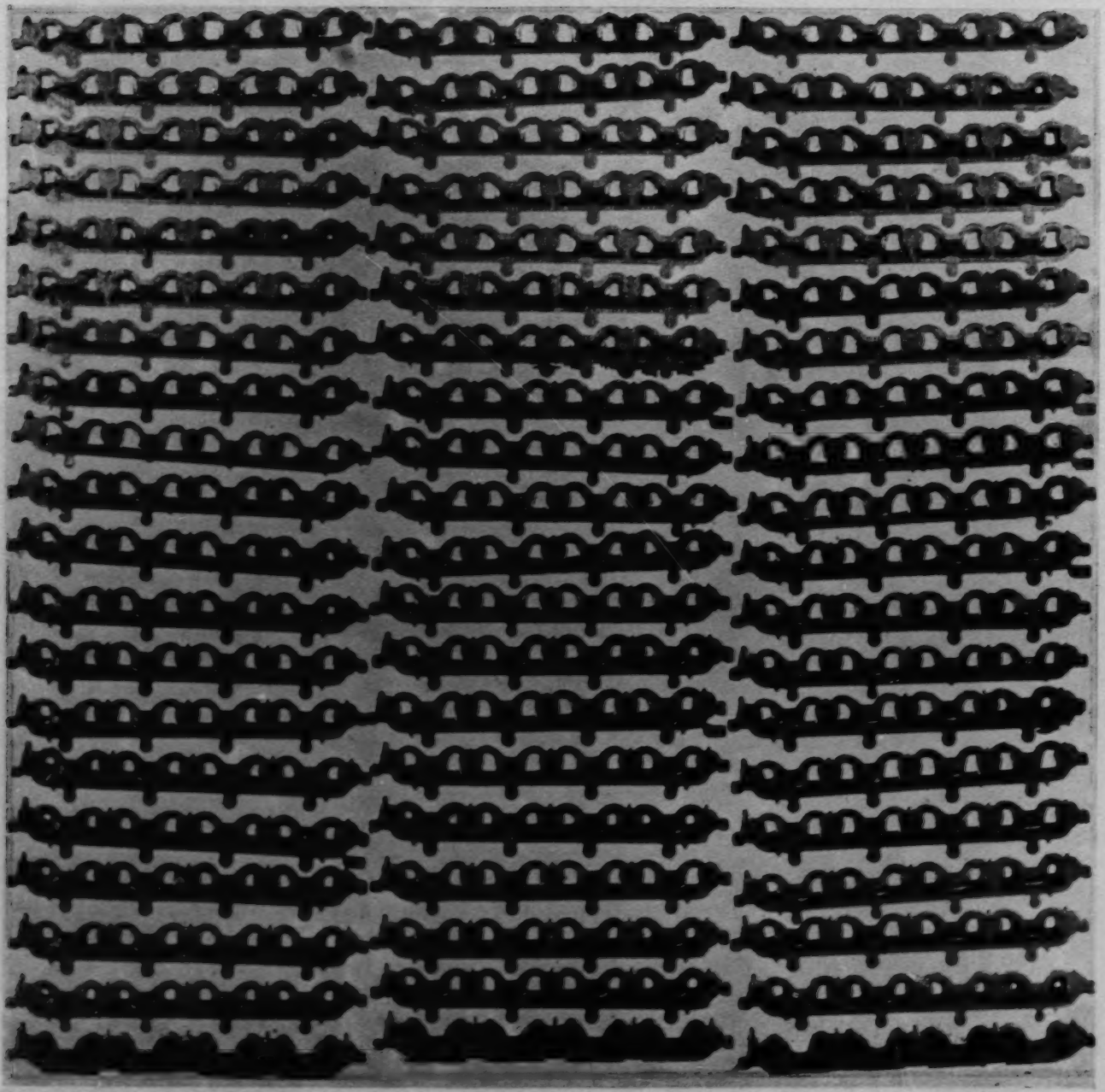
25 A. R. 128. Losanges Renault allongés dans plexiglas



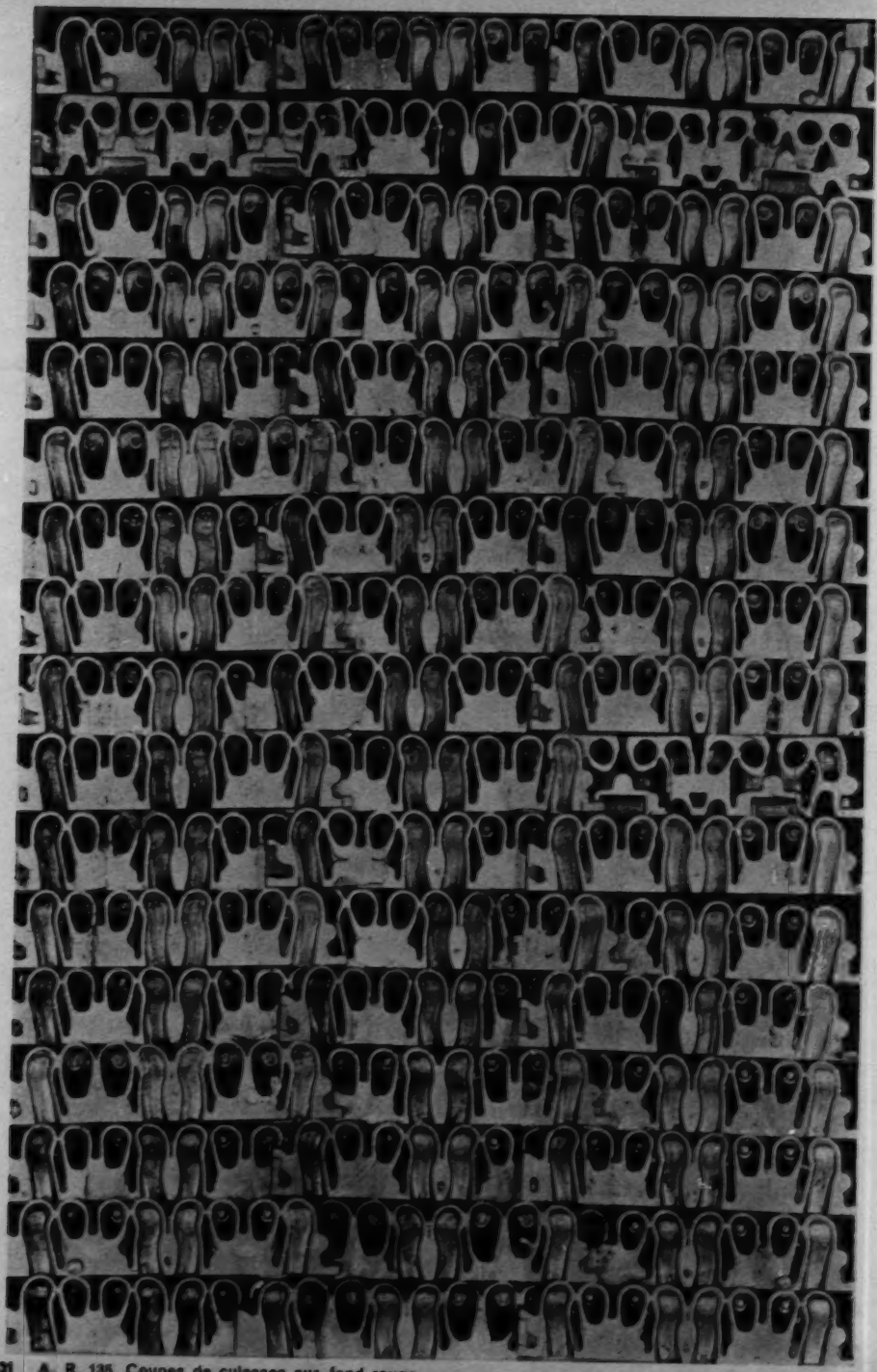
27 A. R. 133. Petite pièce de losanges *argentés*



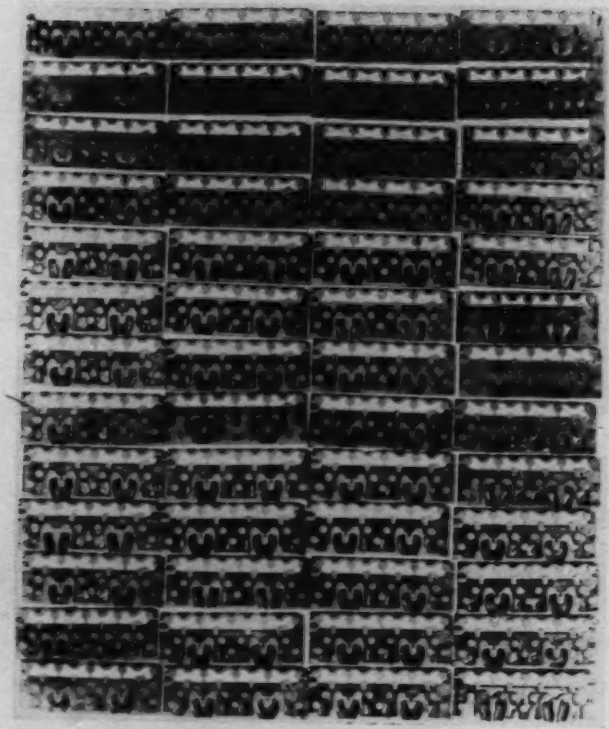
28 A. R. 121. Coupes de culasses dans plexiglas



33 A. R. 137. Coupes de chutes de culasses dans plexiglas

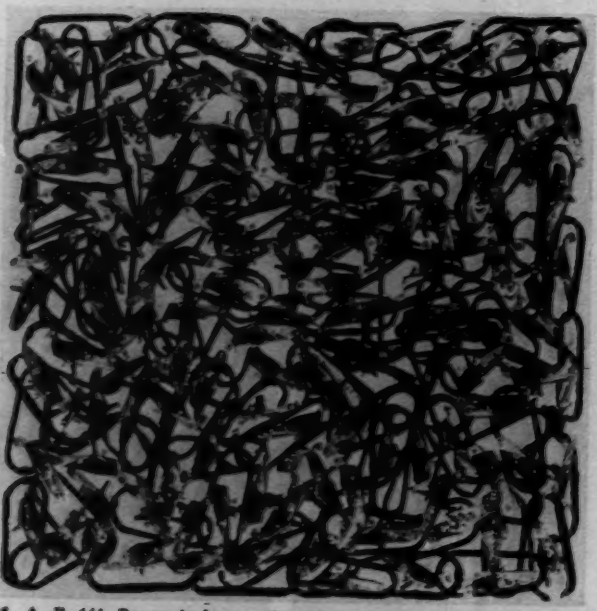


31 A. R. 135. Coupes de culasses sur fond rouge

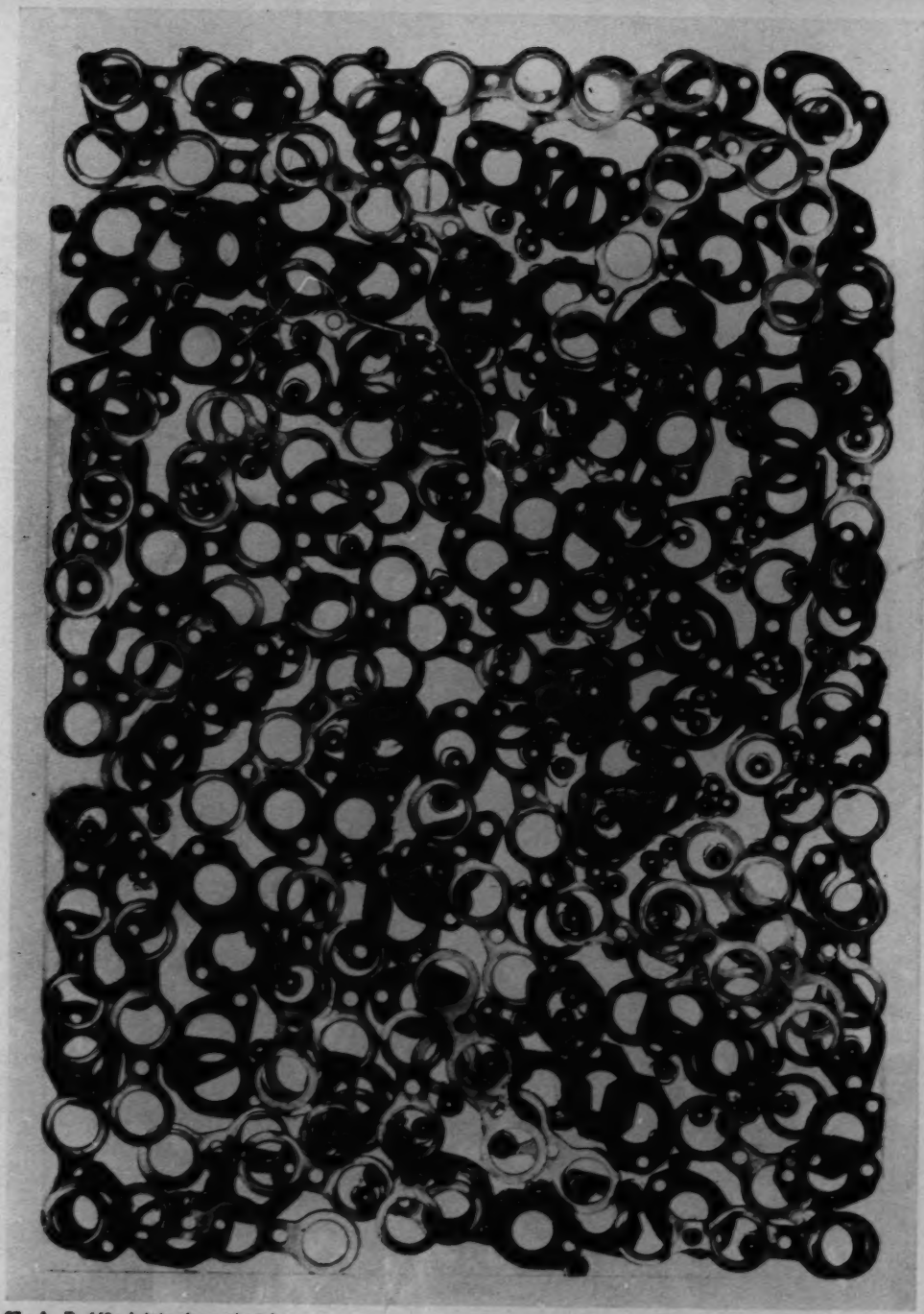


32 A. R. 138. Coupes de culasses dans plexiglas

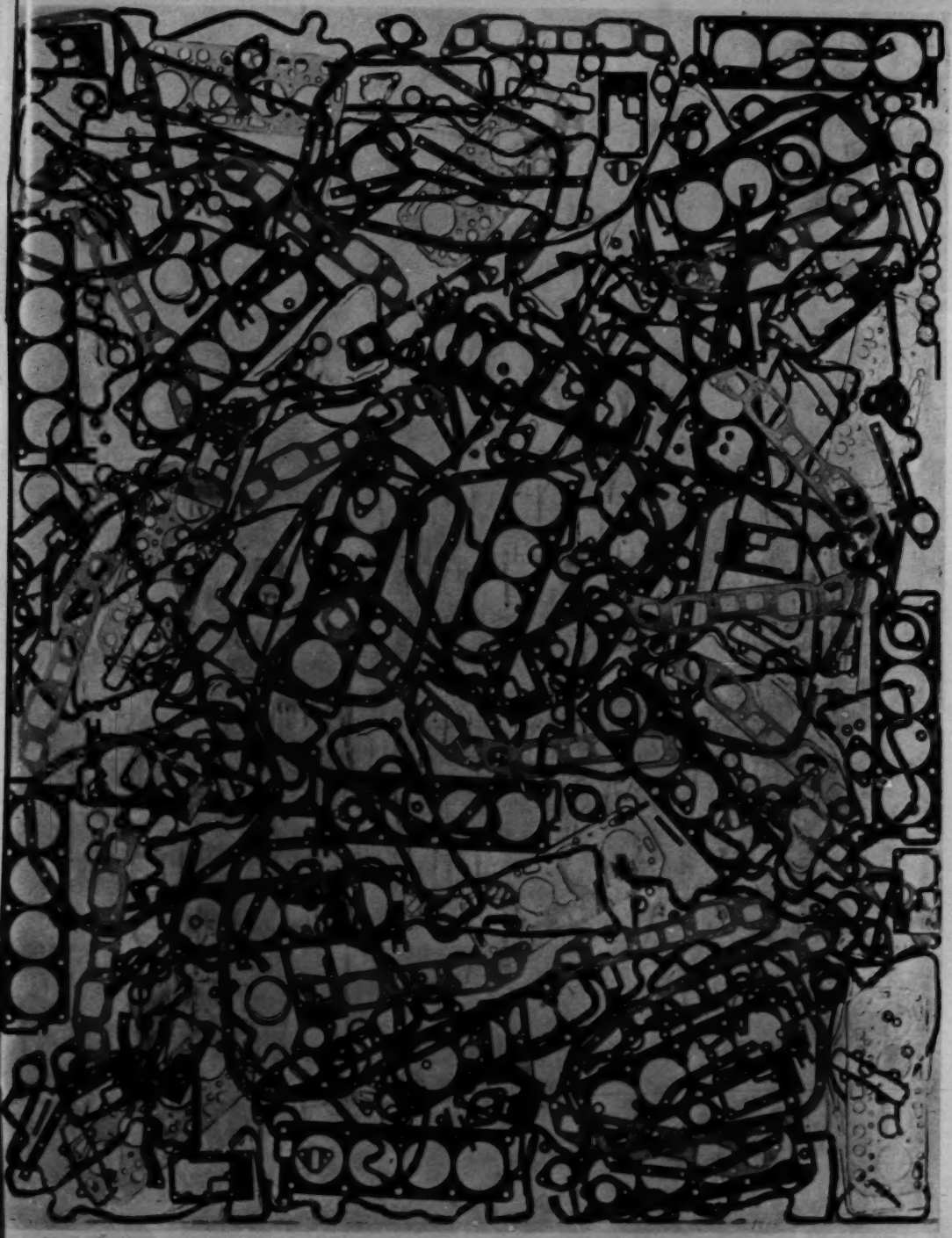
36 A. R. 139. Joints dans plexiglas



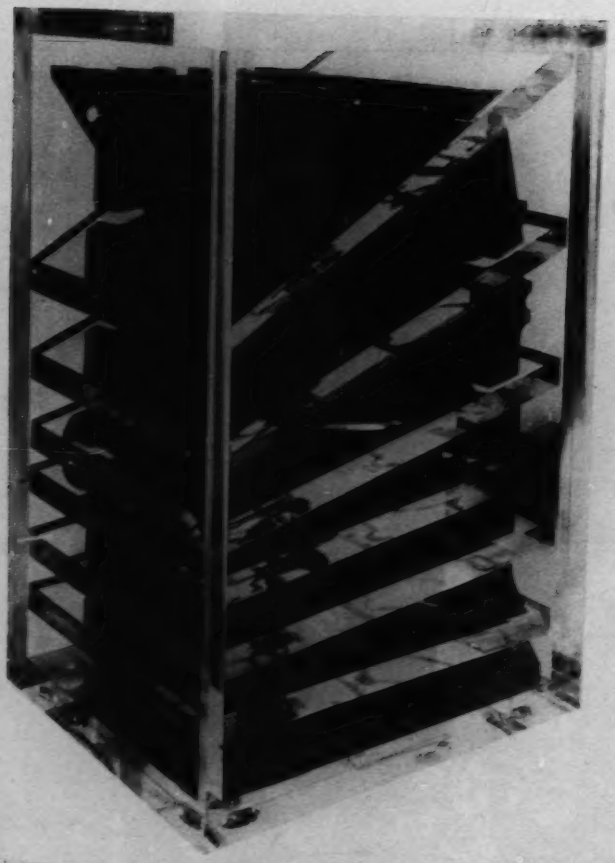
46 A. R. 144. Bases de feux arrière dans plexiglas



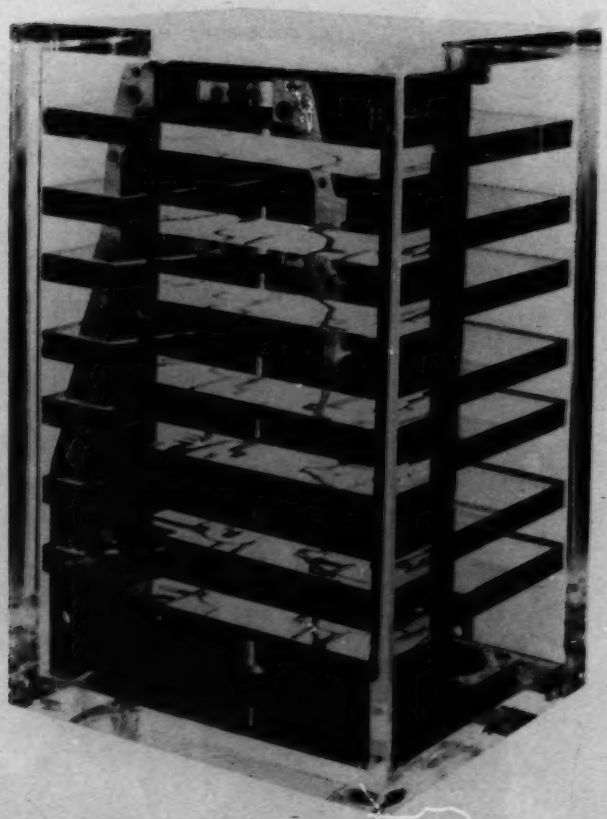
37 A. R. 140. Joints dans plexiglas



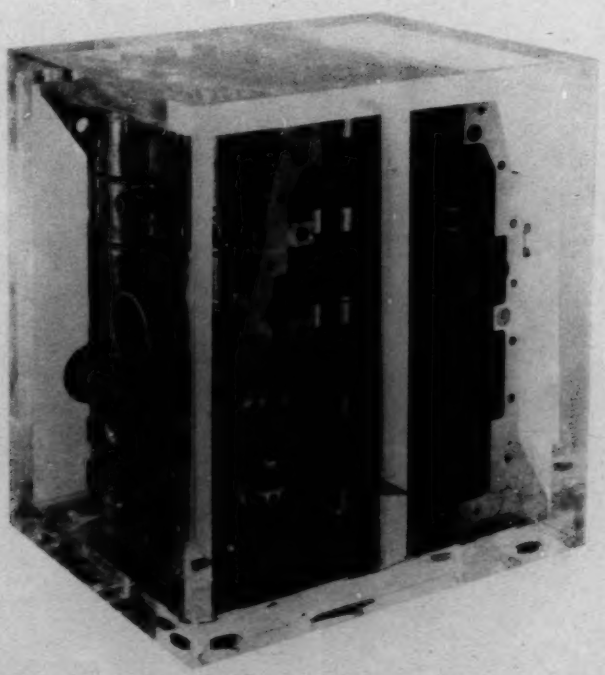
34 A. R. 125. Joints sous plexiglas



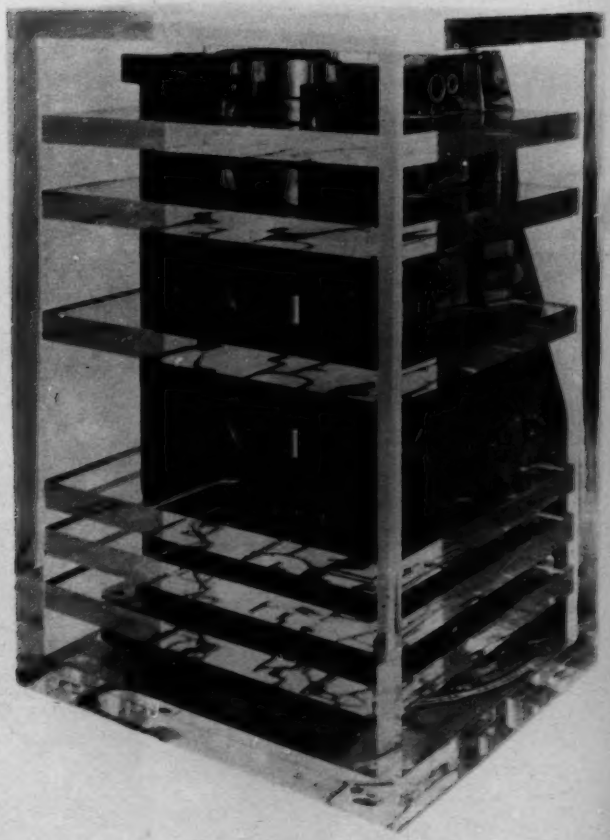
43 A. R. 150. Coupe de moteur dans plexiglas



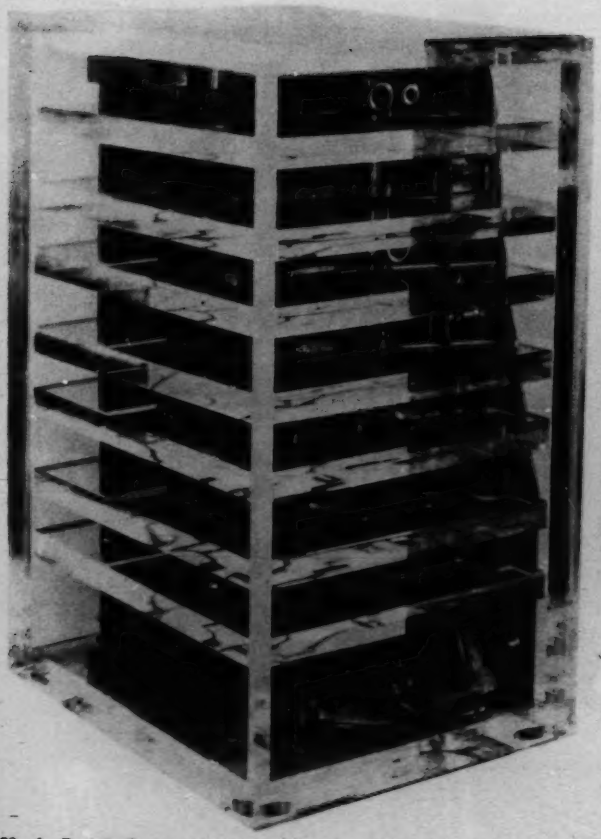
41 A. R. 148. Coupe de moteur dans plexiglas



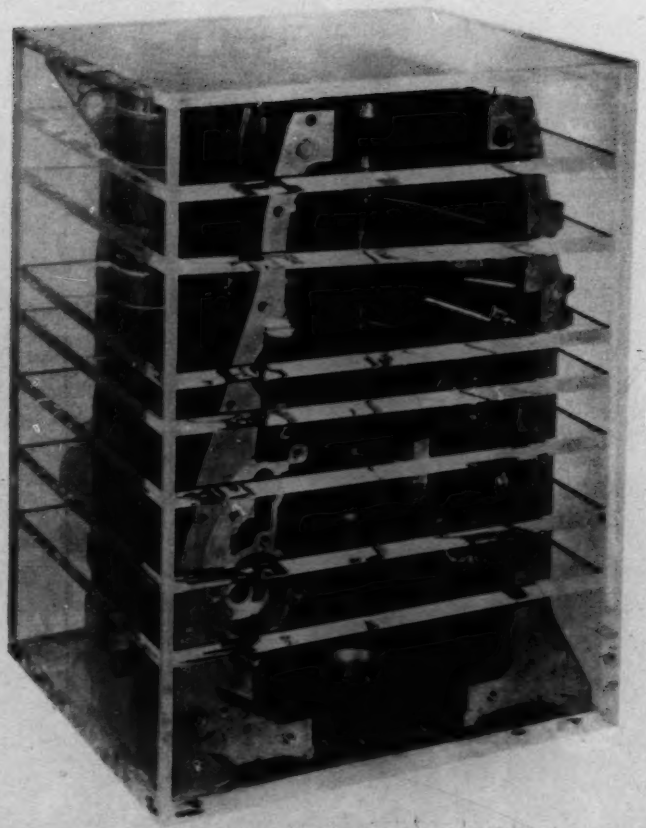
38 A. R. 145. Coupe de moteur dans plexiglas



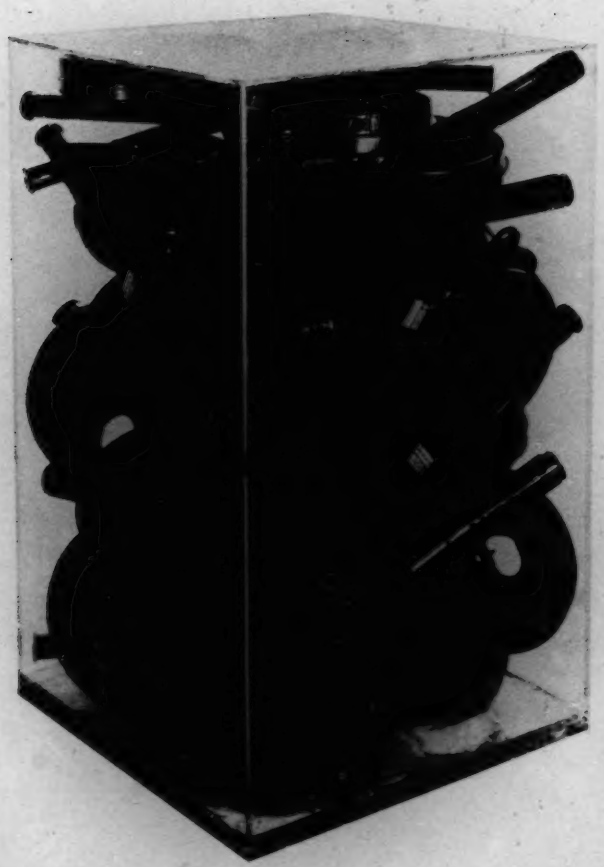
42 A. R. 149. Coupe de moteur dans plexiglas



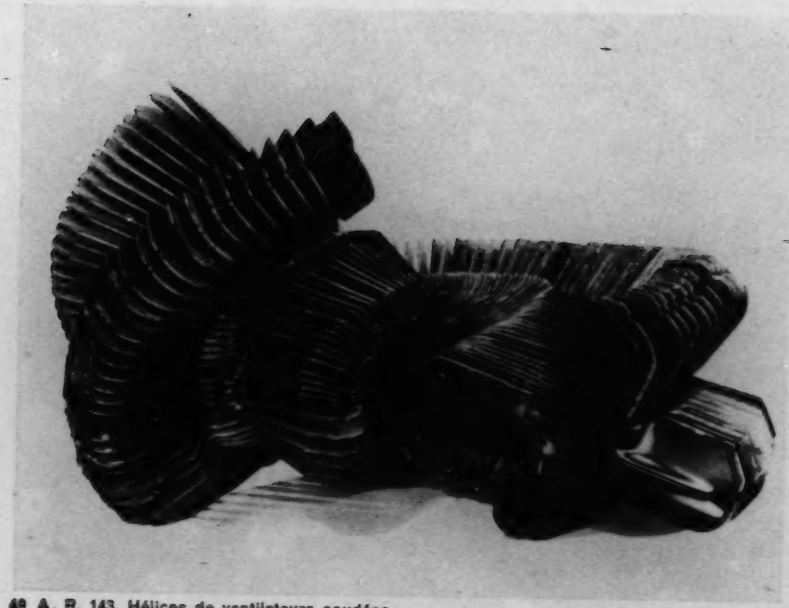
39 A. R. 146. Coupe de moteur dans plexiglas.



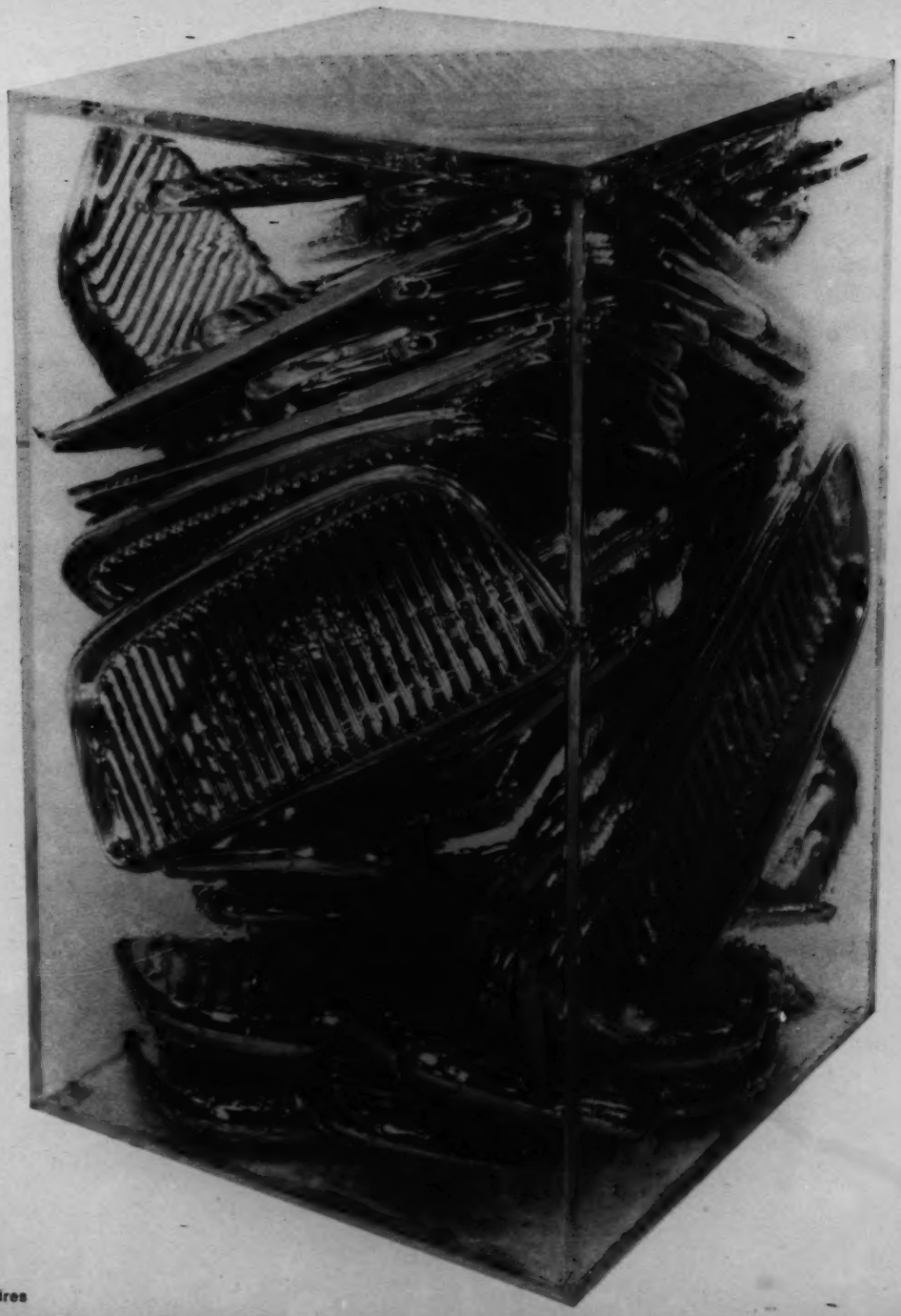
40 A. R. 147. Coupe de moteur dans plexiglas



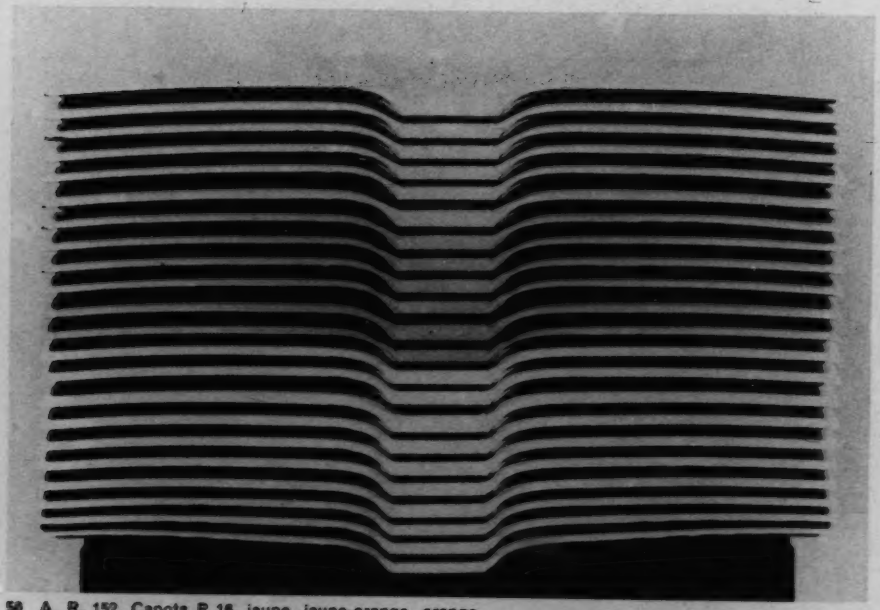
47 A. R. 141. Bloc de filtres à air



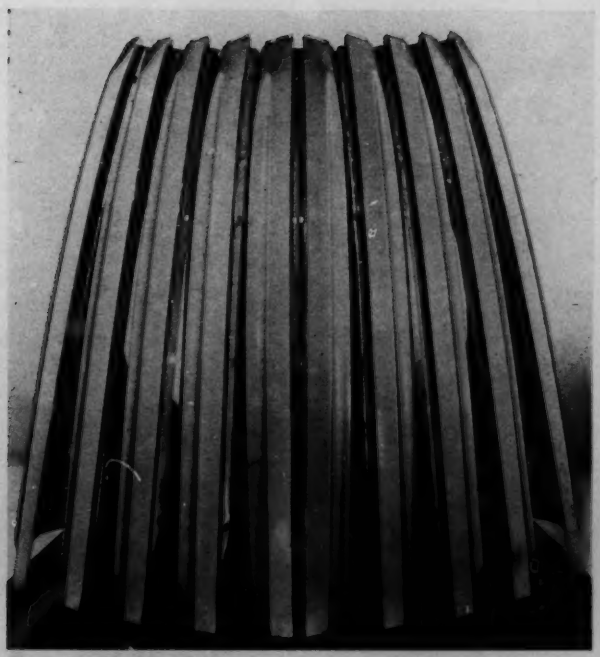
49 A. R. 143. Hélices de ventilateurs soudées



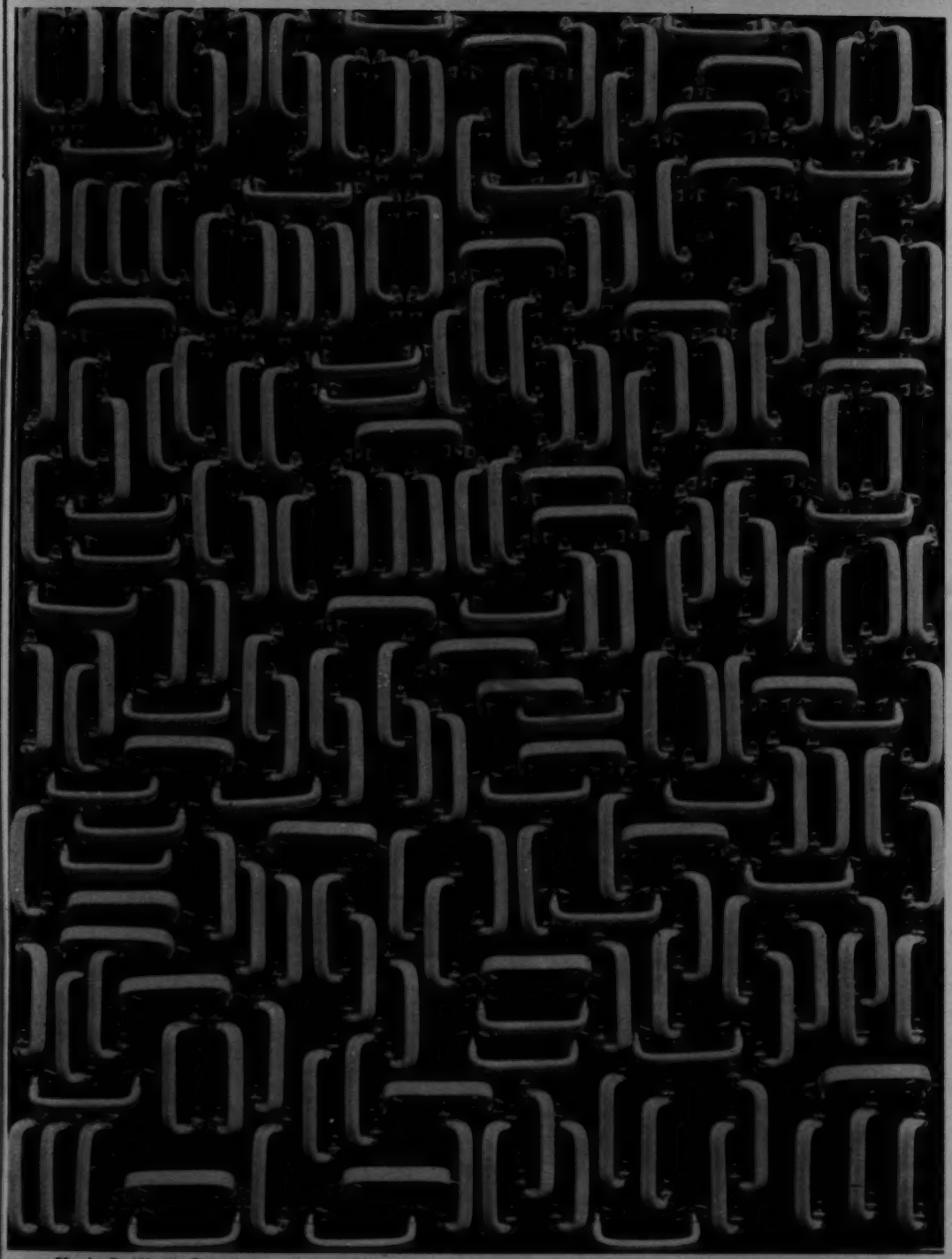
48 A. R. 142. Bloc de calandres



50 A. R. 152. Capots R 16, jaune, jaune-orange, orange



51 A. R. 153. Ailes R 16 grises



92 A. R. 109 (2). Poignées sur formica noir

Arman

Né en 1928 à Nice. Participe en 1960 avec Pierre Restany, Yves Klein, Martial Raysse, Jean Tinguely et César à la fondation du groupe des "Nouveaux Réalistes". Deuxième Prix à la Biennale de Tokyo 1964. Grand Prix Marzotto en 1966. Invité à la Biennale de Venise 1968. Vit à New York, à Nice et à Paris. A enseigné pendant six mois à Ucla, Los Angeles, Californie.

Expositions personnelles

1956 Paris. Galerie du Haut Pavé.
1957 Paris. Galerie La Roue.
1958 Paris. Galerie Iris Clert.
1959 Milan. Galerie Apollinaire.
1960 Paris. Galerie Iris Clert.
1960 Düsseldorf. Galerie Schmela.
1961 Milan. Galerie Schwarz.
1961 New York. Galerie Cordier- Warren.
1962 Gstaad. Galerie Saqqarah.
1962 Bruxelles. Galerie Aujourd'hui.
1962 Los Angeles. Dwan Gallery.
1962 Paris. Galerie Lawrence.
1963 New York. Sidney Janis Gallery.
1963 Düsseldorf. Galerie Schmela.
1963 Paris. Galerie Lawrence.
1963 Milan. Galerie Schwarz.
1963 Anvers. Galerie Ad Libitum.
1964 Amsterdam. Stedelijk Museum.
1964 Krefeld. Haus Lange Museum.
1964 Minneapolis. Walter Art Center.
1964 New York. Sidney Janis Gallery.
1965 Chicago. Richard Feigen Gallery.
1965 Lausanne. Galerie Bonnier.
1965 Paris. Galerie Lawrence.
1965 Paris. Galerie Michel Couturier.
1966 Lausanne. Galerie Bonnier.
1966 Gstaad. Galerie Saqqarah.
1966 Bruxelles. Palais des Beaux-Arts.
1966 Stockholm. Galerie Svensk-Franska.
1967 Paris. Galerie Ileana Sonnabend.
1967 Bruxelles. Galerie Françoise Meyer.
1967 Nice. Musée des Ponchettes.
1968 New York. Galerie Sydney Janis.
1968 Venise. XXXIV Biennale de Venise.
1969 Genève. Galerie Bonnier.
1969 Stockholm. Galerie Svensk-Franska.
1969 Amsterdam. Stedelijk Museum.
1969 Paris. Galerie Sonnabend.
1969 Paris. Galerie Mathias Fels.

1 1967 accumulation spirale Renault **no. 101**
côtés de caisse R 4
220 ×350 ×300

2 1967 accumulation Renault **no. 102**
plaques de découpe chromées et cuivrées
120 ×40 ×40

3 1967 accumulation Renault **no. 103**
ailes blanches soudées
125 ×160 ×175

4 1967 accumulation Renault **no. 104**
ailes oranges soudées
80 ×170 ×115

5 1967 accumulation Renault **no. 105**
ailes jaunes soudées
105 ×120 ×110

6 1967 accumulation Renault **no. 106**
capots noirs R 4
110 ×225 ×120

7 1967 accumulation Renault **no. 110**
pavillons Dauphine orange soudés

8 1967 accumulation Renault **no. 107**
filtres à air sur bois peint blanc
182 ×153 ×32

9 1967 accumulation Renault **no. 108**
fils de bougies sur bois peint blanc
160 ×121 ×20

10 1967 accumulation Renault **no. 109** (1)
poignées sur formica noir mat
160 ×120

11 1967 accumulation Renault **no. 111**
vilebrequins soudés
130 ×45 ×45

12 1967 accumulation Renault **no. 112**
cube de rétroviseurs sur inox
100 ×100 ×100

13 1967 accumulation Renault **no. 113**
cube de feux arrière R 16 sur formica blanc
100 ×100 ×100

14 1967 accumulation Renault diptyque **nos. 116 a et 116 b**
feux arrière R 16 sur formica noir mat
chaque panneau 240 ×160 ×10

15 1967 accumulation Renault **no. 114**
hélices de ventilateurs sous plexiglas
180 ×148

16 1967 accumulation Renault **no. 115**
losanges sous plexiglas
180 ×148

17 1968 accumulation Renault **no. 117**
fils électriques noirs dans plexiglas
160 ×250
collection Mr. Philippe Durand-Ruel

18 1968 accumulation Renault **no. 118**
fils électriques multicolores dans plexiglas
160 ×120

19 1968 accumulation Renault **no. 119**
fils électriques roses dans plexiglas
160 ×120
collection Dr. Kondratief. U.S.A.

20 1968 accumulation Renault **no. 120**
fils électriques gris dans plexiglas
208×160

21 1968 accumulation Renault **no. 131**
fils électriques roses bout cuivre dans plexiglas
200 ×160

22 1968 accumulation Renault **no. 132**
fils électriques blancs dans plexiglas
160 ×100

23 1968 accumulation Renault **no. 126**
"Parisienne" dans plexiglas
80 ×40

24 1968 accumulation Renault **no. 127**
R 4, R 8, R 10, R 16, R 16 TS, métal dans plexiglas
120 ×120

25 1968 accumulation Renault **no. 128**
losanges "Renault" allongés dans plexiglas
120 ×120

26 1968 accumulation Renault **no. 129**
petite pièce de losanges "Renault" dans plexiglas
39 ×29 ×3

27 1968 accumulation Renault **no. 133**
petite pièce de losanges argentés
55 ×40

28 1968 accumulation Renault **no. 121**
coupes de culasses dans plexiglas
120 ×120

29 1968 accumulation Renault **no. 124**
coupes de culasses sur bois noir
183,5 ×194
Wallraf Richartz Museum. Cologne

30 1968 accumulation Renault **no. 134**
coupes de culasses sur fond rouge
200 ×160

31 1968 accumulation Renault **no. 135**
coupes de culasses sur fond rouge
160 ×100

32 1968 accumulation Renault **no. 136**
coupes de culasses dans plexiglas
200 ×160

33 1968 accumulation Renault **no. 137**
coupes de chutes de culasses dans plexiglas
120 ×120

34 1968 accumulation Renault **no. 125**
joints sous plexiglas
200 ×158
collection Mr. et Mme Eric Boissonnas

35 1968 accumulation Renault **no. 138**
joints dans plexiglas
160 ×100

36 1968 accumulation Renault **no. 139**
joints dans plexiglas
120 ×40

37 1968 accumulation Renault **no. 140**
joints dans plexiglas
73 ×51

38 1968 accumulation Renault **no. 145**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 1
52 ×31 ×37

39 1968 accumulation Renault **no. 146**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 2
48,5 ×34 ×43,5

40 1968 accumulation Renault **no. 147**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 3
63,5 ×40 ×34,5

41 1968 accumulation Renault **no. 148**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 4
57,5 ×39,5 ×33,5

42 1968 accumulation Renault **no. 149**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 5
62,5 ×34,5 ×40,5

43 1968 accumulation Renault **no. 150**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 6
64,5 ×40 ×34,5
collection Mr. Philippe Durand-Ruel

44 1968 accumulation Renault **no. 122**
boutons de commande noirs dans plexiglas
80 ×40

45 1968 accumulation Renault **no. 123**
feux arrière R 4 dans plexiglas
200 ×152

46 1968 accumulation Renault **no. 144**
bases de feux arrière dans plexiglas
120 ×120

47 1968 accumulation Renault **no. 141**
bloc de filtres à air
100 ×59,5 ×59,5

48 1968 accumulation Renault **no. 142**
bloc de calandres
100 ×59,5 ×59,5

49 1968 accumulation Renault **no. 143**
hélices de ventilateurs soudées
41 ×62 ×52

50 1968 accumulation Renault **no. 152**
capots R 16, jaune, jaune orange, orange
76 ×133 ×124

51 1968 accumulation Renault **no. 153**
ailes R 16 grises
130 ×150 ×95

52 1969 accumulation Renault **no. 109** (2)
poignées sur formica noir
160 ×120

53 1968 accumulation Renault **no. 151**
modèle bois R 10
trente-quatre éléments sciés dans boîte de plexiglas

54 1968 accumulation Renault **no. 154**
fils de bougie rouges dans plexiglas sur bois

55 1969 accumulation Renault **no. 155**
bloc rétroviseurs dans polyester
40 ×40 ×40

56 1969 accumulation Renault **no. 156**
coupes de culasses sciées sur bois noir

57 1969 accumulation Renault **no. 157**
côtés de R 16

58 1969 accumulation Renault **no. 158**
fils électriques noirs dans plexiglas

59 1969 accumulation Renault **no. 159**
bloc de cinq portières R 16 noires

60 1969 accumulation Renault **no. 160**
joints dans plexiglas

61 1969 accumulation Renault **no. 161**
fils électriques dans plexiglas

62 1969 accumulation Renault **no. 162**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 7

63 1969 accumulation Renault **no. 163**
coupe de moteur dans plexiglas numéro 8

64 1969 accumulation Renault **no. 164**
coupe de boîte de vitesses dans plexiglas numéro 1

65 1969 accumulation Renault **no. 165**
coupe de boîte de vitesses dans plexiglas numéro 2

ARMAN

ACCUMULA
TIONS

RENAULT

MUSEE
DES ARTS
DECORATIFS

PARIS 1969

ARMAN

ACCUMULA